Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114



NR. 38 / 01. SEPTEMBER 2021

Formel 1: Grand Prix von Belgien

Regen-Farce in den Ardennen

Formel 3 in Spa

Doohan feiert Doppelsieg

IDM Supersport 1000

BMW dominiert am Red Bull Ring

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 38



FIA ERC: Rallye Barum



Kopecky staubt Sieg beim Klassiker ab



GTWC: Sprint Cup in Brands Hatch

WRT-Duo verteidigt den Titel vorzeitig



Motorrad-WM in Silverstone

Quartararo schon so gut wie Meister

Inhalt

Automobil:

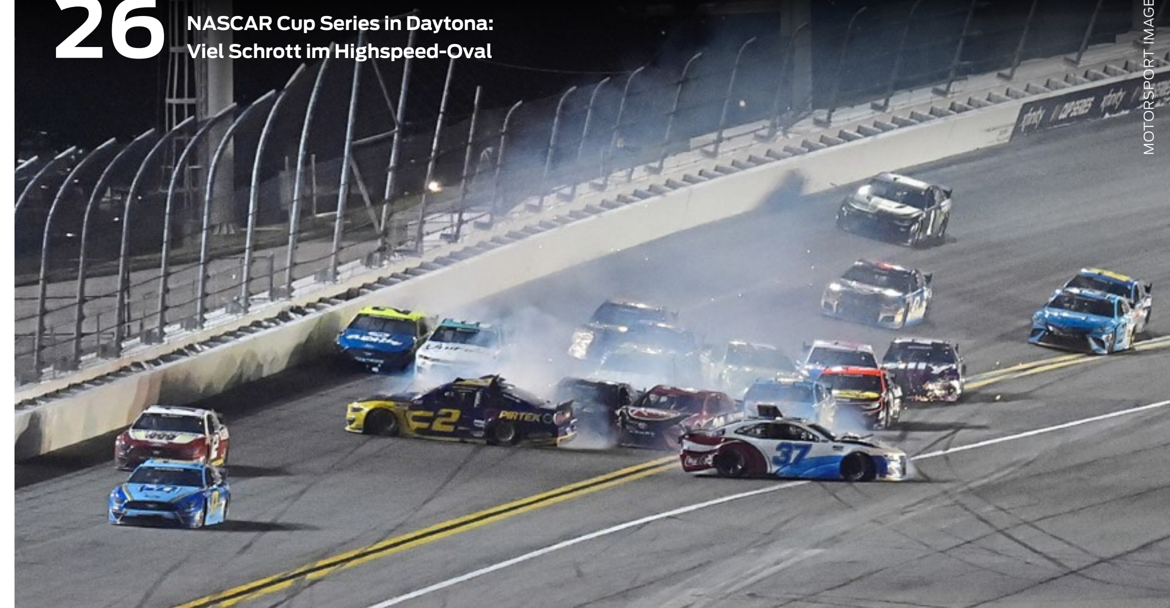
Motorrad:

Leserservice:



12 Formel 3 in Spa-Francorchamps: Land unter auch in Liga drei

XPB



26 NASCAR Cup Series in Daytona: Viel Schrott im Highspeed-Oval

MOTORSPORT IMAGES



43 Langbahn-WM in Rzeszów: Tagessieg und Vize-Titel für Smolinski

VELDHUIZEN

Editorial

Der GP Belgien fand hinter dem Safety Car statt. War es eine Farce, Punkte zu vergeben, oder einfach nur Ohnmacht vor der Gewalt des Wetters?

Das ist das Problem von Sportarten, die im Freien stattfinden. Man ist abhängig vom Wetter. Auch der Motorsport und ganz besonders die Formel 1. Weil die im Regen schneller fährt als andere Rennserien im Trockenen. Wenn sie denn fährt. Hier haben viele schon ein Verständnisproblem. Auch ich ertappe mich manchmal bei der Frage: Ist ein Auto, das man nicht im Regen fahren kann, noch ein Auto? Früher gab es doch auch Regenrennen. Manchmal mit großen Opfern. 1975 in Silverstone flogen 16 Autos von der Bahn. 1998 in Spa verkeilten sich 13 Rennwagen in der Startrunde zu einem gigantischen Autofriedhof.

Je schneller die Autos wurden, desto unmöglicher wurde es, bei Regen ein Rennen abzuhalten. Wir reden im Fall von Spa von einem sechsstündigen Dauerregen. Nicht die Autos sind das vordergründige Problem, sondern die Sicht. Alle ab Platz 2 fahren im Blindflug. Die Fahrer sehen nicht nur ihre Konkurrenten nicht, sondern auch die Pfützen, auf denen sie aufschwimmen könnten. Hätte man in Spa das Rennen freigegeben, wären Unfälle garantiert gewesen. Ich möchte nicht die Diskussionen hören, die sich die Formel 1 in diesem Falle hätte anhören müssen. Es wäre ein Desaster mit Ansage gewesen. Da ist es mir lieber, dass man jetzt von einer Farce spricht. So kam wenigstens keiner zu Schaden.

Doch, werfen Kritiker ein. Die Zuschauer wurden um eine gute Show betrogen. Sie haben 150 bis 300 Euro dafür bezahlt, dass 20 F1-Fahrer im Gänsemarsch drei Runden hinter dem Safety Car abspulen und dafür auch noch WM-Punkte bekommen. Doch was bitte hätte die Formel 1 anders machen sollen? Gleich um 15 Uhr absagen, weil es aussichtslos war? Da hätte man dem Veranstalter vorgeworfen, nicht alles getan zu haben, um den Fans doch noch einen Grand Prix zu bieten. Auf das Alibi-Rennen mit den drei Runden zu verzichten? Dann hätten die Zuschauer an diesem Tag gar keine Autos gesehen. Sobald sich das Feld in Bewegung setzt und zum dritten Mal die Ziellinie kreuzt, gilt der Grand Prix als gewertet. So sagt es das Protokoll.

Ich habe auch kein Problem damit, dass Punkte verteilt wurden. Es gab ja ohnehin nur die Hälfte. So wurde endlich mal die Leistung in der Qualifikation belohnt. Die war angesichts der Bedingungen am Samstag gar nicht hoch genug einzuschätzen. Mit 309 km/h im Regen durch Eau Rouge: Da kann man nur den Hut ziehen. Die Fahrer können auch nicht sagen, dass sie für Fehler am Samstag bestraft wurden, weil sie einen schlechten Startplatz am Sonntag nicht mehr korrigieren konnten. Es war schon am Samstag klar, dass die Startaufstellung möglicherweise das Rennergebnis sein könnte. Die Wettervorhersage kündigte Regen an. Nicht ganz so schlimm, wie er sich dann präsentierte, aber wir kennen ja Spa. Einmal Regen, immer Regen.

Michael Schmidt
Redakteur



38 **IDM Superbike 1000 in Spielberg: BMW dominiert am Red Bull Ring**

EISELE

Das längste kürze

Was war das für ein seltsames Rennen! Oder darf man den GP Belgien überhaupt Rennen nennen? Drei Runden hinter dem Safety Car wegen starkem Regen und schlechter Sicht waren nicht repräsentativ. Die gesamte Organisation drum herum warf viele Fragen auf, die auch in Zukunft diskutiert werden. Max Verstappen war das egal. Er bekam die halbe Punktzahl für seinen Rennsieg in Spa vor George Russell und Lewis Hamilton – mit wenig Anstrengung.

Von: **Bianca Leppert**

Warum konnte man eigentlich kein Rennen fahren?

Die Formel 1 ist nicht aus Zucker. Regen sollte also grundsätzlich kein Problem darstellen. Und das tut es auch nicht. Wir haben ja am Samstag das Qualifying in Spa im Regen gesehen, wo fast mehr Wasser auf der Strecke stand. Warum ist die Rennleitung am Sonntag trotzdem so zurückhaltend gewesen, das Rennen zu starten? Diese Frage stellten sich viele. Das Problem am Sonntag war aber nicht der Regen von oben, sondern die schlechte Sicht durch die Gischt. Im Qualifying fahren die Autos nicht direkt hintereinander. Im Rennen schon.

„Ich konnte auf der Geraden nicht Vollgas geben, weil ich nicht wusste, wo George war, ob er bremste, um eine Lücke zum Vordermann zu bekommen, weil er das Auto vor ihm nicht sehen kann", sagte Lewis Hamilton. „Und es gab Momente, in denen ich dachte: „Ich bremse ab", weil ich nicht sehen kann, wo sie sind, und wer weiß, wo das Auto hinter mir ist? Und dann war Eau Rouge ziemlich knifflig. Das Schlimmste wäre gewesen, wenn wir einen Unfall gehabt hätten, so wie wir es gestern mit Lando gesehen haben. Wenn man den Hügel hinauffährt, dann kann man nicht sehen, ob ein Fahrer mitten auf der Straße steht."

Gleich mehrere Fahrer entschuldigten sich bei den Zuschauern, die durchnässt auf den Tribünen und Grashügeln saßen und leer ausgingen. Williams-Pilot George Russell nutzte die lange Pause, um einen Tweet abzusetzen. Hamilton forderte bei den Podiumsinterviews öffentlich eine Entschädigung für die Formel-1-Pilger. „Es tut mir für die Fans sehr leid. Natürlich kann keiner etwas für das Wetter. Aber ich hoffe, die Fans bekommen ihr Geld heute zurück."

Warum ist man nicht früher gefahren oder am Montag?

Diese Frage ging vielen beim Zuschauen durch den Kopf. Schließlich zog man den GP Japan vor ein paar Jahren wegen einer Taifun-Warnung schon einmal vor. Aber F1-Boss Stefano Domenicali gab zu bedenken: „Diesmal war die Wettervorhersage nicht so klar wie damals in Japan. Die Startzeit können außerdem nur die Sportkommissare ändern."

Manche sprachen sich während der Pause auch dafür aus, das Rennen einfach auf Montag zu verschieben. Zum Beispiel Red Bulls Sportchef Helmut Marko. Der meinte, das sei zumindest in Sachen Transport-Logistik nicht unmöglich. Schließlich findet das nächste Rennen am kommenden Wochenende in Zandvoort statt. Alfa-Romeo-Teammanager Beat Zehnder schloss diese Option hingegen umgehend aus. Und auch Domenicali sah da keinen Spielraum. „Das geht schon bei den Streckenposten los. Das sind freiwillige Helfer, die nicht einfach so einen Tag später Zeit haben."

Renndirektor Michael Masi, der teilweise viel Kritik einsteckte, betonte, dass es keinerlei wirtschaftliche Interessengespräche während des Prozederes gab. „Wir wollten den Fans einfach noch die Chance auf eine Show bieten."

Warum wurde zwischendrin die Uhr angehalten?

Es gibt die Regel, dass eine Veranstaltung nicht länger als drei Stunden dauern darf. Die Start-



WILHELM

Unfall auf dem Weg in die Startaufstellung: Sergio Pérez landete mit seinem Red Bull im Reifenstapel. Die Teamführung tadelte ihn für den Fehler

ste Rennen



Das Problem mit der Gischt: Es regnete unaufhörlich. Nur Verstappen hätte eine vernünftige Sicht gehabt. Der Rest wäre im Blindflug gefahren

WILHELM

Mann des Wochenendes: George Russell fuhr in der verregneten Qualifikation auf den zweiten Platz – und kam im „Mini-Rennen" auf das Podest

XPB

zeit war für 15 Uhr angesetzt, damit wäre spätestens um 18 Uhr Schluss gewesen.

Doch die Sportkommissare zogen ein Ass aus dem Ärmel. Sie machten um 17 Uhr von ihrem Recht Gebrauch, die Veranstaltung zu unterbrechen. Man drückte sozusagen die Pause-Taste und hielt den herunterlaufenden Countdown bei einer Stunde an. Diese Möglichkeit leitet sich aus Artikel 11.9.3.0 aus dem FIA International Sporting Code ab. Der Grund: Höhere Gewalt. Hätten sie diesen Joker nicht gezogen, wäre die Zeit ausgegangen, das Rennen doch noch zu starten. Nur so war es möglich, das Rennen erst um 18.17 Uhr in Gang zu bringen. Man kaufte sich also Zeit.

Wieso durfte Sergio Pérez trotz des Unfalls starten?

Sergio Pérez wäre nach seinem Crash auf dem Weg in die Startaufstellung sicher am liebsten im Erdboden versunken. In Kurve 7 erwischte er Aquaplaning und bohrte sich mit der Nase seines RB16B in die Reifenstapel. Red-Bull-Sportchef Marko hatte keine Gnade mit seinem Schützling: „Die Bedingungen waren grenzwertig, aber so was sollte nicht passieren." Der Sonntag wäre für den Mexikaner damit gelaufen gewesen. Er wollte auch direkt abreisen.

Doch dann witterte Red Bull durch die andauernde Startverzögerung eine Chance, das Auto doch wieder flottzumachen. Eigentlich muss ein Auto aus eigener Kraft zurück an die Box kommen, um am Rennen noch teilnehmen zu dürfen. In diesem Fall ergab sich eine Lücke, weil das Rennen offiziell noch gar nicht angefangen hatte. Die zwei Formationsrunden um 15.25 Uhr zählten nicht als Start des Rennens, sondern nur als Startprozedur, die ja schließlich abgebrochen wurde.

Tatsächlich dauerte es eine Weile bis zur Entscheidungsfindung, ob Pérez mitfahren darf, weil sich weder Renndirektor Michael Masi noch Red-Bull-Teammanager Jonathan Wheatley ganz sicher waren. Auch McLaren-Teamchef Andreas Seidl war der Meinung, dass Pérez laut Reglement nicht mehr antreten dürfte. Selbst die Sportkommissare mussten noch einmal nachschauen. Bis sie wirklich grünes Licht für einen Start aus der Boxengasse gaben.

Die Mechaniker schafften das Kunststück, die Reparatur vor dem Start um 18.17 Uhr hinzubekommen. Das rechte Vorderrad war eingeknickt, wobei einer der unteren Querlenker auch die Gegenseite beschädigt hatte. „Vorne war alles kaputt. Die Mechaniker haben einen Job von drei Stunden in 70 Minuten geschafft", lobte Teamchef Christian Horner. Gebracht hat es aber nichts, denn hinter dem Safety Car blieb Pérez am Ende des Feldes und ging damit ohne Punkte aus.

Wie kam es zu den unterschiedlichen Runden?

1, 2 oder 3? Nein, hier geht es nicht um die bekannte Fernsehshow. Sondern um die verwirrenden Rundenzahlen zu diesem Mini-Grand-Prix. Denn nach dem Rennen wurde darüber eifrig diskutiert. Gefahren wurden insgesamt drei Runden. Zwar wurde nach der absolvierten zweiten Runde die rote Flagge gezeigt, aber die dritte Runde mit Überfahren der Kontrolllinie in der Boxengasse beendet. Gewertet wurde im offiziellen Ergebnis aber nur eine Runde, weil zur Wertung immer die vorletzte Runde vor dem Abbruch herangezogen wird.

Für die Vergabe der Punkte war wiederum unabhängig davon eine andere Marke maßgeblich. Hier zählt Artikel 6.5. Der Führende hat die Kontrolllinie dreimal überquert. Somit erfüllte man die Anforderung, dass der Führende mehr als zwei Runden absolviert haben muss, damit halbe Punkte vergeben werden können. Ab der 33. Runde von insgesamt 44 Runden wären die 75 Prozent Renndistanz erfüllt gewesen und es hätte die volle Punktzahl gegeben.

Zum sechsten Mal nach Spanien 1975, Österreich 1975, Monaco 1984, Australien 1991 und Malaysia 2009 gab es für Piloten und Teams nur halbe Punkte. ■

GP BELGIEN: 12. VON 22 LÄUFEN / 29. AUGUST 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**7,004 km**
Runden:	**1**
Distanz:	**6,880 km**
Zuschauer:	**75 000**
Wetter:	**13 Grad, Regen**
Topspeed Qualifikation:	**320,3 km/h (Bottas)**
Topspeed Rennen:	**222,2 km/h (Leclerc)**
Gangwechsel/Runde:	**44**
Volllastanteil (längste Passage):	**77 % (1865 m = 23 s)**
Entfernung Pole -> Kurve 1:	**163,4 Meter**
Führungswechsel:	**0**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.59,765 min	33
2	George Russell, GB Williams-Mercedes, 2.00,086 min	63
3	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 2.00,099 min	44
4	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 2.00,864 min	3
5	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 2.00,935 min	5
6	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 2.01,164 min	10
7	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 2.02,112 min	11
8	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 2.03,513 min	31
9	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.57,721 min	16
10	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.58,056 min	6
11	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.58,137 min	55
12	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.58,205 min	14
13	Valtteri Bottas, FIN[1] Mercedes, 2.02,502 min	77
14	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 2.02,306 min	99
15	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, keine Zeit	4
16	Yuki Tsunoda, JAP AlphaTauri-Honda 2.02,413 min	22
17	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 2.03,973 min	47
18	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 2.04,939 min	9
19	Lance Stroll, CDN[1] Aston Martin-Mercedes, 1.58,231 min	18
20	Kimi Räikkönen, FIN[2] Alfa Romeo-Ferrari, 2.04,452 min	7

Startnummer
1) Fünf Plätze zurück nach Kollision beim GP Ungarn
2) Start aus Boxengasse nach Heckflügel-Wechsel

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	1/1[2]	3.27,071 min = 119,611 km/h	R	---	---
2.	Russell	1	+ 1,995 s	R	---	---
3.	Hamilton	1	+ 2,601 s	R	---	---
4.	Ricciardo	1	+ 4,496 s	R	---	---
5.	Vettel	1	+ 7,479 s	R	---	---
6.	Gasly	1	+ 10,177 s	R	---	---
7.	Ocon	1	+ 11,579 s	R	---	---
8.	Leclerc	1	+ 12,608 s	R	---	---
9.	Latifi	1	+ 15,484 s	R	---	---
10.	Sainz	1	+ 16,166 s	R	---	---
11.	Alonso	1	+ 20,590 s	R	---	---
12.	Bottas	1	+ 22,414 s	R	---	---
13.	Giovinazzi	1	+ 24,163 s	R	---	---
14.	Norris	1	+ 27,109 s	R	---	---
15.	Tsunoda	1	+ 28,329 s	R	---	---
16.	Schumacher	1	+ 29,507 s	R	---	---
17.	Mazepin	1	+ 31,993 s	R	---	---
18.	Räikkönen	1	+ 36,054 s	R	---	---
19.	Pérez	1	+ 38,205 s	R	---	---
20.	Stroll[3]	1	+ 44,108 s	R	---	---

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Hamilton	4*	202,5 Punkte
2.	Verstappen	6	199,5 Punkte
3.	Norris		113 Punkte
4.	Bottas		108 Punkte
5.	Pérez	1	104 Punkte
6.	Sainz		83,5 Punkte
7.	Leclerc		82 Punkte
8.	Ricciardo		56 Punkte
9.	Gasly		54 Punkte
10.	Ocon	1	42 Punkte
11.	Alonso		38 Punkte
12.	Vettel		35 Punkte
13.	Tsunoda		18 Punkte
14.	Stroll		18 Punkte
15.	Russell		13 Punkte
16.	Latifi		7 Punkte
17.	Räikkönen		2 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt
19.	Schumacher		0 Punkte
20.	Mazepin		0 Punkte

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	9 : 3
Verstappen – Pérez	11 : 1
Ricciardo – Norris	4 : 8
Vettel – Stroll	8 : 4
Alonso – Ocon	6 : 6
Leclerc – Sainz	9 : 3
Gasly – Tsunoda	12 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	3 : 9
Schumacher – Mazepin	10 : 2
Russell – Latifi	12 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	4*	310,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	7	303,5 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		169 Punkte
4.	Ferrari		165,5 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	80 Punkte
6.	Alpha Tauri-Honda		72 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		53 Punkte
8.	Williams-Mercedes		20 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		3 Punkte
10.	Haas-Ferrari		0 Punkte

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:45.199 min	18
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,164 s	14
3.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,500 s	20
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,619 s	19
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,736 s	20
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,928 s	17
7.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,978 s	19
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,137 s	17
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,298 s	16
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,413 s	16
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,450 s	19
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,484 s	20
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,556 s	17
14.	George Russell	Williams	+ 1,573 s	19
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,729 s	19
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,902 s	20
17.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,926 s	15
18.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 3,025 s	17
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,506 s	16
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,860 s	15

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:44.472 min	12
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,041 s	14
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,072 s	13
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,481 s	15
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,493 s	17
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,708 s	14
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,830 s	15
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,864 s	16
9.	Lando Norris	McLaren	+ 0,914 s	18
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,932 s	13
11.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,045 s	14
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,286 s	17
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,317 s	16
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,495 s	18
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,646 s	14
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,726 s	17
17.	George Russell	Williams	+ 2,193 s	14
18.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 2,364 s	13
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,863 s	14
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,057 s	15

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:56.924 min	10
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,947 s	7
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,072 s	9
4.	Lando Norris	McLaren	+ 1,585 s	11
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,989 s	15
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,281 s	16
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,400 s	14
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,512 s	15
9.	George Russell	Williams	+ 2,568 s	9
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,689 s	16
11.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 2,884 s	14
12.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,057 s	11
13.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 3,532 s	13
14.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 3,825 s	17
15.	Mick Schumacher	Haas	+ 4,345 s	18
16.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 4,446 s	14
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 4,586 s	20
18.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 4,588 s	20
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 4,868 s	19
20.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 7,458 s	3

STATISTIK DES WOCHENENDES

207

Der Grand Prix von Belgien war das kürzeste Rennen aller Zeiten. Am Ende ging nur eine einzige Runde hinter dem Safety Car in die Wertung ein. Die offizielle Rennzeit betrug 3.27,071 Minuten – oder kurz gesagt gut 207 Sekunden. Der vorherige „Spitzenreiter" war der Australien-GP 1991 in Adelaide, der ebenfalls wegen Regens nach 14 Runden (52,9 Kilometern) und 24.34 Minuten abgebrochen wurde. So gab es zum sechsten Mal in der F1-Historie am Ende nur halbe Punkte. Zuletzt war das 2009 beim Grand Prix von Malaysia der Fall. Die Regenlotterie spülte George Russell etwas glücklich auf das Podium. Der letzte Fahrer, der seinen ersten Formel-1-Pokal in Belgien überreicht bekam, war übrigens Ivan Capelli im Jahr 1988. Für Williams war es der erste Podestplatz seit Rang 3 für Lance Stroll 2017 in Aserbaidschan.

ZITAT DES RENNENS

„Ein Sieg fühlt sich immer gut an, aber so will man natürlich auch nicht gewinnen. Die Sicht war einfach zu schlecht. Bei einem Abflug in Eau Rouge hätte es leicht zu einem T-Bone-Crash kommen können."

Max Verstappen, Red Bull



MOTORSPORT IMAGES

Verstappen, Russell und Hamilton durften nach einer Runde aufs Podest

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,58
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

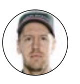

06/10 Ø 6,50
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

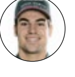

10/10 Ø 9,25
Max Verstappen
Red Bull Racing


04/10 Ø 6,58
Sergio Pérez
Red Bull Racing


07/10 Ø 8,42
Lando Norris
McLaren

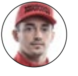

08/10 Ø 6,50
Daniel Ricciardo
McLaren

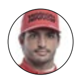

08/10 Ø 6,75
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,42
Lance Stroll
Aston Martin

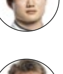

06/10 Ø 7,75
Fernando Alonso
Alpine F1


07/10 Ø 6,75
Esteban Ocon
Alpine F1


06/10 Ø 8,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


06/10 Ø 7,42
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 8,00
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


05/10 Ø 5,58
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


04/10 Ø 5,67
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 5,92
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,50
Mick Schumacher
Haas F1 Team


05/10 Ø 5,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


10/10 Ø 7,83
George Russell
Williams


08/10 Ø 6,00
Nicholas Latifi
Williams

Kampf um eine Kurve



Eau Rouge ist immer noch die Kurve aller Kurven. Doch es gibt keinen Denkmalschutz für die Highspeed-Passage. In den letzten Jahren gab es dort zu viele Unfälle.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist ein teures Jahr für die Formel 1. Schon lange gab es nicht mehr so viele schwere Unfälle mit hohen Materialkosten. Ferrari gibt knapp drei Millionen Euro Unfallschäden in den ersten zwölf Rennen an, und dabei blieb der Rennstall noch vom ganz großen Crash verschont. Mercedes hatte mit den Kollisionen von Valtteri Bottas in Imola und Budapest schon zwei Großbaustellen. Red Bull musste drei Mal tief in die Tasche greifen. Max Verstappen flog in Baku und Silverstone heftig ab, Sergio Pérez war in Ungarn Opfer der Startkollision.

Aston Martin beklagte Schäden bei den Unfällen von Lance Stroll in Baku und Sebastian Vettel in Spielberg. Mick Schumacher zerstörte drei Autos bei Ausritten in Monte Carlo, Paul Ricard und Budapest. In Spa hat es auch McLaren erwischt. Lando Norris verwandelte seinen MCL35M in der Qualifikation in Eau Rouge in einen Totelschaden.

> „Das Geld für den Umbau von Eau Rouge können sie sich sparen. Es reicht, wenn sie die neu entstandene Bodenwelle vor der Senke abtragen."
>
> Lewis Hamilton

Eau Rouge ist immer noch die Kurve aller Kurven, obwohl sie auf trockener Strecke für die Formel 1 keine Herausforderung mehr ist. Sie geht problemlos voll. Lewis Hamilton wurde auf der Kuppe am Freitag mit 312,5 km/h gemessen. Im Regen sind die Geschwindigkeiten kaum langsamer. Daniel Ricciardo trau-



XPB

Eau Rouge ist immer noch die spektakulärste Kurve im Formel-1-Kalender – und eine der gefährlichsten



MOTORSPORT IMAGES

Vor dem Wochenende inspizierte Lando Norris die Highspeed-Passage



WILHELM

Selbst im Regen schießen die Autos mit mehr als 250 km/h durch die Senke



MOTORSPORT IMAGES

Die Kompression und Bodenwellen lassen die Autos heftig aufsetzen

te sich auf Intermediates mit 308,9 km/h durch das Hochgeschwindigkeitsgeschlängel. Sein Teamkollege Lando Norris war in der verhängnisvollen Runde mit Extremwetter-Reifen unterwegs. Der Engländer verlor in der Bergauf-Rechtskurve mit 262 km/h die Kontrolle über sein Auto. „Eine Mischung aus Aquaplaning und zu viel Risiko."

Der McLaren schlug linker Hand in die Absperrungen und tobte sich dann in insgesamt fünf Pirouetten bis zum Stillstand aus. Nur noch das linke Vorderrad war am richtigen Platz. Das Getriebe wurde halb abgerissen. Norris kam mit Prellungen am linken Ellbogen davon. Dank des flachen Aufprallwinkels betrug die Verzögerung „nur" 32g.

Mehr Platz für Eau Rouge

Der Unfall heizte die Diskussionen um Eau Rouge wieder an. Obwohl es gar nicht spezifisch an der Kurve lag. Aquaplaning kann überall passieren. Wenn Norris in Blanchimont oder Pouhon abgeflogen wäre, hätte ein Einschlag die gleichen Folgen gehabt. Vielleicht hätte Rennleiter Michael Masi das Q3 gar nicht anpfeifen sollen. Kurz vorher war wieder einmal ein heftiger Schauer über Spa niedergegangen. Sebastian Vettel forderte schon in seiner Aufwärmrunde die rote Flagge: „Von Eau Rouge bis Kemmel stand einfach zu viel Wasser auf der Straße." Valtteri Bottas war klar: „Wenn hier nicht abgebrochen wird, fliegt einer ab."

Die Gefahr in Eau Rouge lauert anderswo. Nicht die Streckenführung und das hohe Tempo sind das Problem, sondern der Platz links und rechts von der Strecke, die Absperrungen und oft auch die Undiszipliniertheit der Fahrer. Wenn ein Auto entgleist, prallt es fast immer auf die Rennstrecke zurück. Das führte 2019 beim Formel-2-Rennen zu einer unheilvollen Kettenreaktion, die für Anthoine Hubert mit dem Tod endete. Die Massenkollisionen beim GT3 24 Stunden-Rennen, der Frauen-Rennserie und der Formel 3 in diesem Jahr liefen alle nach dem gleichen Schema ab. Norris hatte das Glück, dass hinter ihm kein Auto kam.

Wenn das Unfallauto hinter der Kuppe zum Liegen kommt, ist es besonders tückisch. Weil die nachfolgenden Fahrer nur durch gelbe Flaggen gewarnt werden können. Es hat sich aber auch gezeigt, dass viele Fahrer bei gelben Flaggen kaum den Fuß vom Gas nehmen. Die großzügigen Asphaltflächen links und rechts verleiten dazu. Kiesbetten sind aber auch keine Lösung. „Wenn du bei so hohen Geschwindigkeiten seitlich im Kies einhakst, überschlägst du dich", warnt Daniel Ricciardo.

Den Fahrern wurden beim Freitagsbriefing Pläne vorgestellt, wie die Sicherheit in Eau Rouge verbessert werden soll. Auf der linken Seite wird der halbe Berg abgetragen, um Platz für mehr Auslauf zu schaffen. Es entsteht ein breiter, gerader Kanal mit der Strecke dazwischen. Damit geraten die Autos nach einem Unfall nicht mehr in die Schusslinie anderer Piloten. Hinter der Kuppe sollen Kiesbetten den Asphalt ersetzen. Die Arbeiten beginnen im November.

Die Reifenstapel sollen zum Teil durch Tecpro und eine Safer Barrier, wie sie auf den US-Ovalkursen zum Einsatz kommt, ersetzt werden. Da rutschen die Autos bei einem Aufprall an der Bande entlang, statt davon abzuprallen. Max Verstappen begrüßt die Pläne. „Mit den Änderungen wird die Passage sicherer sein." Lewis Hamilton dagegen winkt ab: „Das Geld können sie sich sparen. Es reicht, wenn sie die neue Bodenwelle abtragen."

Ricciardo findet, dass Eau Rouge rundherum nichts von seiner Faszination genommen wird: „Es ist dann immer noch die gleich geile Kurve wie vorher mit der gleichen Linienführung, Senke und Kuppe. Ich fände es schade, diese Kurve zu verlieren." Vettel hätte das Problem gerne anders gelöst. Zurück zur Vergangenheit: „Eau Rouge war ursprünglich eine viel engere Kurvenfolge. Das wäre selektiver und sicherer." ■

AUS DEM FAHRERLAGER

STEINER AUF DEM ORTLER

Es war ein Jugendtraum von Haas-Teamchef Guenther Steiner, einmal den höchsten Berg seines Landes zu besteigen. In der Sommerpause war es so weit: Der Südtiroler kletterte in fünf Stunden auf den 3905 Meter hohen Ortler. Netflix war dabei und filmte den Aufstieg. Und natürlich ein Bergführer: „Es gibt da ein paar Passagen, da brauchst du Steigeisen. Allein, ohne fachkundige Hilfe, wäre es zu gefährlich."

F1-TREFFEN IN MYKONOS

Es war nicht abgesprochen: Charles Leclerc, Nicholas Latifi, George Russell und Nikita Mazepin haben zufällig einen Teil der Sommerpause in Mykonos verbracht. „Einmal habe ich Nicholas zum Abendessen getroffen. Sonst habe ich versucht, so viel wie möglich Abstand von der Formel 1 zu nehmen", erzählte Leclerc.

EINSTURZGEFAHR IN SPA

Das Fahrerlager von Spa war nicht wiederzuerkennen. Es ist in drei Etagen aufgebaut. Unten, bei den alten Boxen, residieren die Rahmenrennen. In der mittleren Etage sind die Motorhomes der F1-Teams geparkt, ganz oben hinter den Garagen die Trucks. Die ganze Anlage steht auf Stelzen aus Stahl. Diesmal mussten Alfa-Sauber und Williams in der untersten Etage ihre Team-Hospitality aufstellen. In der mittleren Ebene fehlte ein Stück, der Boden unter den Stelzen hatte nachgegeben. Um der Einsturzgefahr zu entgehen, soll die komplette Anlage für 2023 erneuert werden.

14 TAGE QUARANTÄNE

FIA-Sportkommissar Gerry Connelly lebt in Brisbane. Reisen nach Europa sind derzeit ein echtes Abenteuer. Connelly hat es mithilfe der FIA geschafft und wird die nächsten vier Grands Prix im Einsatz sein: „Wenn ich zurückkomme, muss ich 14 Tage in Quarantäne. Bei uns heißt das 14 Tage in einem Hotel, das von der Polizei überwacht wird. Da muss sich der Trip schon lohnen."

SCHUMI-JUBILÄUM

30 Jahre ist es her, dass Michael Schumacher sein Formel-1-Debüt in Spa gab. Sein Sohn Mick erinnerte an diesen bedeutenden Moment mit exakt dem Helmdesign, das sein Vater damals fuhr. Zudem erscheint ab dem 15. September eine Dokumentation beim Streaming-Dienst Netflix. Der Film „Schumacher" ist der einzige, der von seiner Familie mit unterstützt wurde.



HAAS

Schumachers Spezial-Helm

OCONS HARTER MONTAG

Esteban Ocon feierte seinen ersten GP-Sieg mit dem Team die ganze Nacht lang in Budapest: „Wir sind direkt von der Party in den Flieger. Es war ein harter Montag für alle." Die Feier mit den Arbeitskollegen in Viry-Châtillon und Enstone fand virtuell statt. „Wir haben uns am Computer getroffen. Jeder in der Fabrik durfte mal den Pokal in der Hand halten. So ist das in Covid-Zeiten."

ZWEI RUNDE ZAHLEN

Die McLaren-Piloten hatten sich nicht abgesprochen. Wie es der Zufall wollte, fuhr Daniel Ricciardo in Spa seinen 200. Grand Prix, und für Lando Norris war es der 50. GP-Start. „Als ich gehört habe, dass es nur 19 Fahrer gibt, die mehr als 200 Grands Prix haben, hat mir die Zahl noch mehr bedeutet", freute sich Ricciardo.



XPB

Jubiläum für Daniel Ricciardo

KOMMENTAR

Red-Bull-Sportchef Helmut Marko ist immer noch sauer: „Mercedes hat ganze Arbeit geleistet. Die Unfälle in Silverstone haben uns ein Auto und zwei Motoren gekostet. Deshalb werden beide Fahrer im Verlauf der Saison noch eine Strafe bekommen, weil sie einen vierten Motor brauchen." Teamchef Christian Horner bezifferte die Schäden an den Autos von Max Verstappen und Sergio Pérez auf über zwei Millionen Euro. Ferrari-Kollege Mattia Binotto gibt die Unfallschäden in der ersten Saisonhälfte mit knapp drei Millionen Euro an. Nicht nur wegen Fremdverschulden. „Da sind auch die Unfälle mit drin, die unsere Fahrer selbst zu verantworten haben." Trotzdem wurden bei den Topteams zuletzt Stimmen laut, dass man den Budgetdeckel um die durch Unfälle verursachten Kosten erweitern sollte. Wenigstens bei den Unfällen, in die man unschuldig hineingezogen wurde. Ein Teamchef forderte sogar, dass der Unfallgegner eine Strafe zahlen solle. Das ist natürlich Unsinn. Genauso wie die Anrechnung auf den Kostendeckel. Unfälle gehören zum Motorsport und zählen zum Budget. Das war schon immer so. Die Teams kalkulieren einen Posten für Unfälle in ihre Budgets mit ein. Das ist in der Regel ein Erfahrungswert aus den vergangenen Saisons. Wenn mehr Unfälle als eingeplant passieren, muss das entsprechende Team eben an anderer Stelle sparen. Dieses Problem hatten die Teams, die weit unter dem Budgetdeckel arbeiten müssen, schon immer. Da hat sich auch keiner aufgeregt. Deshalb kann ich Mercedes, Red Bull und Ferrari nur zurufen: Willkommen in der neuen Welt. Unfallschäden dem Gegner anzurechnen, geht schon gar nicht. Wo fängt man da an, wo hört man auf? Und wer entscheidet, wer Schuld hat? Natürlich können Unfälle die WM entscheiden. Direkt oder indirekt. Fernando Alonso hat 2012 den Titel verloren, weil er in Spa und Suzuka unschuldig in zwei Startkollisionen gezogen wurde. Hat sich da einer beschwert? Ich kann mich nicht erinnern. ■



XPB

Leclercs Unfall am Trainingsfreitag belastet das Ferrari-Budget weiter



Michael Schmidt
Redakteur

Sollen Unfallschäden zum Kostendeckel zählen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Motorstrafen drohen

Ferrari und Red Bull haben Motorstrafen in der zweiten Saisonhälfte fest eingeplant. Durch Unfälle wurden zu viele Antriebseinheiten zerstört. Und Ferrari hat noch einen Token in der Hinterhand.

Von: **Michael Schmidt**

Spa ist das Rennen, bei dem die Motorenhersteller ihre dritte Antriebseinheit auspacken. Es sei denn, der Saisonverlauf hat sie vorher schon dazu gezwungen. Zum Beispiel bei Red Bull. Der Silverstone-Motor von Max Verstappen ist nach dem Unfall nur noch in Teilen als Freitags-Triebwerk zu gebrauchen. Die Budapest-Einheit von Sergio Pérez ist schon auf dem Motorfriedhof gelandet. Der Honda-V6 lief zu lange ohne Kühlflüssigkeit. Das Gleiche gilt für den Motor von Charles Leclerc. Er bekam nach der Kollision mit Lance Stroll zu wenig Öl.

Red Bull hat Motorstrafen schon fest eingeplant. „Wir kommen mit unserem Kontingent nicht über die Runden", bedauert Teamchef Christian Horner. „Alles die Schuld von Mercedes", feuert Helmut Marko hinterher. Ferrari bringt seinen vierten Motor aus anderen Gründen. Das ERS-System bekommt ein Upgrade. Das soll 10 bis 15 PS bringen. Ferrari will den Token spätestens fünf Rennen vor Schluss bringen, um von dem Vorteil noch zu profitieren. ■



WILHELM

Red Bull und Ferrari kalkulieren mit Motorstrafen im zweiten Saisonteil

Formel 1

Nur 22 Rennen

Die Formel 1 hat eine weitere Kalender-Variante präsentiert, zum ersten Mal mit nur 22 Rennen. Die Terminplaner fahren Slalom um Quarantänebestimmungen und Reisebeschränkungen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Terminplaner sind nicht zu beneiden. Am Samstag von Spa präsentierte Formel-1-Chef Stefano Domenicali den Teams einen neuen Restkalender. Zum ersten Mal ist von nur 22 statt 23 Rennen die Rede. Es ist ein Slalom zwischen unterschiedlichen Zwängen. Eine der größten Hürden ist die rote Liste der britischen Regierung. Sie verlangt von Reiserückkehrern aus den entsprechenden Ländern zehn Tage Quarantäne in einem Hotel auf eigene Kosten. Zurzeit stehen die Türkei, Mexiko und Brasilien auf dieser Liste.

Das Problem soll nun so gelöst werden: Dem GP Russland am 26. September folgt mit einer Woche Verspätung der GP Türkei (10.10.). Danach zwei Wochen Pause bis zum GP USA (24.10.). Die Teams sind angewiesen, ihre Mannschaften direkt von Istanbul in die USA zu schicken und dort eine Woche Ferien zu machen. So erspart man sich eine Isolation. Zwei Wochen nach dem Grand Prix in Austin folgt der Dreierpack mit Mexiko (07.11.), Brasilien (14.11.) und Katar (21.11.). Der Vertrag mit dem Emirat soll in der nächsten Woche unterzeichnet werden. Das Finale findet wie gehabt in Saudi-Arabien (05.12.) und Abu Dhabi (12.12.) statt. Pläne mit Mugello als Puffer nach der Türkei haben sich zerschlagen. Es wäre zu kurzfristig gewesen, alle Genehmigungen einzuholen. Und Mugello fehlte das Geld. Auch ein zweiter US-Grand Prix ist vom Tisch, Austin ist gerade eine Corona-Hochburg in den USA. ■



XPB

F1-Boss Domenicali (r.) und seine Planer sind im Dauerstress

NACHRICHTEN

RED BULL PUSHT ALBON
Ein neuer Name taucht auf dem Transfermarkt auf. Red Bull bietet Alexander Albon mit einer Mitgift auf dem Markt an. Die thailändischen Besitzer von Red Bull wollen ihren Landsmann wieder in der Formel 1 sehen. Bei Red Bull und Alpha Tauri ist aber kein Platz. Albon soll neben Valtteri Bottas, Nico Hülkenberg und Nyck de Vries bei Williams auf der Liste stehen.

PÉREZ BESTÄTIGT
Sergio Pérez darf ein weiteres Jahr bei Red Bull bleiben. Der Rennstall aus Milton Keynes bestätigte den 31-jährigen Mexikaner für die Saison 2022. Teamchef Christian Horner: „Checo hat uns in der ersten Saisonhälfte wertvolle Dienste geleistet. 2022 betritt die Formel 1 mit völlig neuen Autos Neuland. Da brauchen wir seine Erfahrung von über 200 GP-Starts."

RADUNFALL VON NEWEY
Red Bulls Stardesigner Adrian Newey hatte Glück im Unglück. Der 62-jährige Engländer zog sich bei einem Radunfall in Kroatien eine Schnittwunde an der Stirn zu, die mit acht Stichen genäht werden musste. Der Sturz auf einen Felsen hätte schlimmer ausgehen können.

WIEDER F1 IN HOCKENHEIM
Eine Delegation des Hockenheimrings tauchte in Spa auf und führte Gespräche mit Formel-1-Chef Stefano Domenicali. Das Ziel ist es, 2022 wieder einen Grand Prix in Deutschland zu veranstalten. Dafür sucht Hockenheim noch Sponsoren.

ROBIN MILLER TOT
Der legendäre IndyCar-Journalist Robin Miller ist nach einer schweren Krebserkrankung im Alter von 71 Jahren verstorben. Über 50 Jahre hat Miller über die amerikanische Open-Wheel-Szene berichtet und zur Freude der Fans dabei nie ein Blatt vor den Mund genommen.

MOTORSPORT IMAGES

Jack Doohan meldete sich mit seinen zwei Siegen auf feuchter Piste zurück im Titelkampf

Doohan siegt doppelt

Jack Doohan hat zwei der drei Formel-3-Rennen in Spa-Francorchamps gewonnen. Dennis Hauger büßte nach einem schwachen Qualifying ordentlich von seinem Vorsprung in der Gesamtwertung ein.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 schaffte in Spa nur ein paar mickrige Runden hinter dem Safety Car. Die Formel 3 hingegen zog ihr Programm trotz widriger Bedingungen fast wie geplant durch. Schon bei der Qualifikation am Freitag mussten die Piloten Regenreifen aufziehen lassen. Ein kleiner Schauer hatte vor allem den Mittelsektor unter Wasser gesetzt. Beim Versuch, ans Limit zu gehen, drehten sich dann gleich mehrere Piloten von der Piste. Mick Doohan hielt seinen Trident-Renner dagegen sauber auf der Bahn und konnte sich mit einer ordentlichen Runde an die Spitze setzen. Bei abtrocknender Strecke hätte es am Ende noch einmal Zeitenverbesserungen geben können, doch dann rutschte Tijmen van der Helm mit seinem MP-Renner in Blanchimont raus, was zu einem vorzeitigen Ende der Session führte. Doohans frühe Bestzeit reichte am Ende mit sieben Zehntel Vorsprung locker zur Pole für das Hauptrennen. Die deutschen Farben hielt David Schumacher mit Rang 8 erfolgreich hoch. Der große Verlierer der Quali-Lotterie hieß Dennis Hauger. Für den Führenden in der Gesamtwertung reichte es nur zu Startplatz 14


MOTORSPORT IMAGES

Im zweiten Lauf komplettierte David Schumacher den Trident-Doppelsieg

Regen-Action in Spa

Der Beginn des ersten Laufs am Samstag verzögerte sich dann um 25 Minuten, weil der Rettungshelikopter nicht starten konnte. Im zweiten Anlauf wurde das Rennen schließlich hinter dem Safety Car freigegeben. Aus Angst vor Unfällen, die Auswirkungen auf das zweite Rennen am Nachmittag haben, hielten sich die Piloten zu Beginn mit Attacken zurück. So waren die ersten drei am Start am Ende auch die ersten drei im Ziel. Lorenzo Colombo nutzte die Reversed-Grid-Pole und die gute Sicht perfekt aus und raste mit 13,4 Sekunden Vorsprung souverän zu seinem ersten Sieg in Liga drei – vor den beiden Hitech-Piloten Jak Crawford und Roman Stanek.

Beim Kampf um Rang 5 startete Schumacher in Runde 13

eine Attacke auf Johnathan Hoggard. Bei der Fahrt durch Eau Rouge kam der Deutsche jedoch kurz aus dem Tritt und verlor drei Plätze an Caio Collet, Frederik Vesti und Victor Martins. Weil Collet im Kampfgetümmel neben der Strecke an seinen Rivalen vorbeizog, setzte es eine Fünf-Sekunden-Strafe, die ihn auf Rang 9 zurückwarf. Schumacher musste sich nach dem gescheiterten Angriff erst einmal sammeln, wodurch direkt auch noch Clément Novalak, Logan Sargeant und Alexander Smolyar durchrutschten. Am Ende blieb nur der elfte Rang für den 19-Jährigen.

Hauger büßt Punkte ein

Das reichte dank Reversed Grid im zweiten Rennen immerhin für den zweiten Startplatz hinter Teamkollege Doohan, der sich im ersten Lauf von Startplatz 12 nicht verbessern konnte. Dafür lief dann am Nachmittag alles perfekt für den Australier. Auf feuchter Bahn wurde dieses Mal stehend gestartet. Doohan ließ an der Spitze aber nichts anbrennen und brachte den Sieg ungefährdet ins Ziel. Schumacher machte den Trident-Doppelsieg trotz Problemen mit den Hinterreifen perfekt. Dritter wurde Sargeant, der von Rang 5 losgefahren war, aber schon in der ersten Runde direkt zwei Positionen gutmachen konnte. Zwei Safety-Car-Phasen sorgten für reduzierte Rennaction. In Runde 10 hatte sich Matteo Nannini in der Zielschikane gedreht. Weil der Neutral-Gang lange klemmte, gelang es den Streckenposten nicht, das Auto wegschieben. So kam Bernd Mayländer zu seinem ersten Einsatz. Ein Crash von Amaury Cordeel und Calan Williams in Eau Rouge sorgte dann kurz vor Schluss für eine weitere Neutralisierung, die bis zur karierten Flagge dauerte.

Auch das Hauptrennen am Sonntag begann wieder hinter dem roten Mercedes von Mayländer. Doohan führte das Feld von der Pole-Position an, konnte sich aber nicht so leicht absetzen wie noch am Vortag. Victor Martins blieb dem 18-Jährigen dicht auf den Fersen und startete in Runde 5 schließlich eine erfolgreiche Attacke. Weil der Niederländer dabei in Kurve 10 aber kurz außen neben die Strecke kam, wurde er von seinem Kommandostand angewiesen, die Position freiwillig zurückzugeben. „Ich war eigentlich schon in Kurve 9 vorbei“, schimpfte Martins. „In Kurve 10 hat mir Jack dann einfach keinen Platz mehr gelassen.“ Doohan bot seinem Verfolger danach keine Angriffsfläche mehr, was am Ende zum zweiten Sieg in Folge führte. Rang 3 im Hauptrennen ging an Smolyar. Schumacher verteidigte seinen achten Platz lange erfolgreich, musste sich am Ende aber doch dem heranstürmenden Hauger geschlagen geben. Der Norweger sammelte in Spa insgesamt aber nur sechs Punkte, wodurch Doohan seinen Rückstand um 38 Zähler auf nur noch 25 Punkte verkürzen konnte. In dieser Saison stehen in der Formel 3 nur noch zwei Rennwochenenden auf dem Plan – das nächste folgt jetzt direkt in Zandvoort. ■

BELGIEN, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Lorenzo Colombo	38.46,686 min
2.	Jak Crawford	+ 13,471 s
3.	Roman Stanek	+ 15,487 s
4.	Frederik Vesti	+ 19,099 s
5.	Victor Martins	+ 21,157 s
6.	Johnathan Hoggard	+ 23,665 s
7.	Clément Novalak	+ 24,493 s
8.	Logan Sargeant	+ 24,544 s
9.	Caio Collet	+ 25,275 s
10.	Alexander Smolyar	+ 25,467 s

BELGIEN, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	45.11,332 min
2.	David Schumacher	+ 0,488 s
3.	Logan Sargeant	+ 1,093 s
4.	Caio Collet	+ 1,965 s
5.	Clément Novalak	+ 2,780 s
6.	Frederik Vesti	+ 3,049 s
7.	Victor Martins	+ 3,580 s
8.	Alexander Smolyar	+ 4,330 s
9.	Dennis Hauger	+ 4,946 s
10.	Arthur Leclerc	+ 6,459 s

BELGIEN, RENNEN 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	33.52,417 min
2.	Victor Martins	+ 2,001 s
3.	Alexander Smolyar	+ 12,205 s
4.	Caio Collet	+ 13,316 s
5.	Clément Novalak	+ 14,383 s
6.	Frederik Vesti	+ 15,959 s
7.	Logan Sargeant	+ 17,705 s
8.	Dennis Hauger	+ 18,359 s
9.	David Schumacher	+ 20,996 s
10.	Arthur Leclerc	+ 22,940 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	158
2.	Jack Doohan	133
3.	Frederik Vesti	101
4.	Victor Martins	96
5.	Alexander Smolyar	92



XPB

Lorenzo Colombo profitierte in Lauf 1 von der Pole-Position und freier Sicht


XPB

Auf der nassen Strecke sahen die Fans reihenweise Ausrutscher der Junioren


MOTORSPORT IMAGES

David Schumacher ist mittlerweile ein regelmäßiger Punktekandidat


MOTORSPORT IMAGES

Dennis Hauger machte den Titelkampf noch einmal unfreiwillig spannend



Das größte Fotofinish aller Zeiten: Gethin vor Peterson, Cevert, Hailwood und Ganley

MOTORSPORT IMAGES

GP Italien 1971

Zum Dank ein Reifenwechsel

Es war das knappste Finish aller Zeiten. Der totale Außenseiter Peter Gethin gewann den GP Italien 1971 mit 0,01 Sekunden Vorsprung. Die ersten fünf Autos trennten im letzten Monza-Rennen ohne Schikanen nur sechs Zehntel.

Von: **Michael Schmidt**

Der Spuk dauerte nur 78 Minuten, was für den GP-Sport der 70er-Jahre ein verdammt kurzer Grand Prix war. Die Windschattenschlacht über 55 Runden in Monza verzeichnete 25 Führungswechsel und acht verschiedene Spitzenreiter. Es war unmöglich, alle Überholmanöver zu zählen. Peter Gethins Siegerschnitt von 242,615 km/h sollte bis ins Jahr 1993 überleben, Henri Pescarolos schnellste Rennrunde mit 247,016 km/h bis zur Saison 2003. Es war der letzte Grand Prix im Königlichen Park ohne Schikanen.

Der Außenseiter Gethin

B.R.M. war das Team der Stunde und Peter Gethin ein Sieger, den keiner auf der Rechnung hatte. Teamkapitän Jo Siffert startete aus der zweiten Reihe als Favorit in das schnellste Rennen des Jahres. Der Schweizer hatte drei Wochen zuvor den GP Österreich gewonnen. Außer Siffert traute man noch dem Trainingsschnellsten Chris Amon, den Ferrari-Piloten Jacky Ickx und Clay Regazzoni sowie Weltmeister Jackie Stewart Siegchancen zu. Aber Peter Gethin? Ein Mann, der in seinem zweiten Rennen für B.R.M. nur auf Startplatz 11 stand? Der bislang erst einen WM-Punkt auf seinem Konto hatte? Nie im Leben.

Nicht vorher und nie mehr nachher hat die Formel 1 ein solches Finish gesehen. Die ersten fünf Fahrer trennten 0,61 Sekunden. Peter Gethin huschte mit 0,01 Sekunden Vorsprung auf Ronnie Peterson über den Zielstrich. Das waren 83 Zentimeter Vorsprung. Zur Mitte des Rennens lag Gethin noch chancenlos auf Platz 10, mit zwölf Sekunden Rückstand auf die Spitzengruppe. Der 31-jährige Engländer widerlegte die alte Monza-Weisheit, wonach ein Mal den Windschatten verlieren das Ende aller Hoffnungen bedeutet. Gethin missachtete alle Drehzahlvorschriften von B.R.M., ging beständig 500/min über das Limit von 12 300/min und schaffte schließlich wieder den Anschluss an die Gruppe mit Ronnie Peterson, François Cevert, Howden Ganley, Mike Hailwood und Chris Amon.

In der letzten Runde strafte der Außenseiter eine zweite Monza-Regel Lügen: Wer als Erster in die Parabolica geht, kann nicht gewinnen. Gethin bewies, dass es doch ging. Und zwar, wenn er seine Gegner, die sich auch noch streiten, beim Anbremsen überrumpelt, und wenn ihn der PS-Vorteil des B.R.M. V12 bis über die nahe Ziellinie trägt.

ZAHL DES RENNENS

8

Fahrer führten den GP Italien an: Ronnie Peterson (23 Runden), Chris Amon (9), François Cevert (7), Mike Hailwood (5), Clay Regazzoni (4), Jo Siffert (3), Peter Gethin (3) und Jackie Stewart (1).

Petersons March war auf Topspeed getrimmt. Das Frühstückstablett auf der Pummelnase war abmontiert. Auch Heimkehrer Mike Hailwood machte sich bis zuletzt Hoffnungen auf den Sieg. Der Ex-Motorradchampion feierte nach sechs Jahren ein Formel-1-Comeback und bescherte dem Surtees-Team mit Platz 4 das beste Ergebnis des Jahres.

Das Favoritensterben

Und die Favoriten? Jo Siffert kam mit zwei Runden Rückstand ins Ziel. Der Schweizer führte in den Runden 28, 29 und 30, fiel dann aber zurück, weil sein Getriebe im vierten Gang stecken blieb. Matra hatte für Monza die Zylinderköpfe des V12 überarbeitet und präsentierte sich in exzellenter Form. Die Zeitnahme wollte Amons Trainingsbestzeit von 1.22,40 Minuten auf 1.23,00 Minuten korrigieren, um Ferrari-Pilot Jacky Ickx auf den Thron der Pole-Position zu hieven, doch der plumpe Versuch der Parteinahme scheiterte am Einspruch der anderen Teams.

Amon sah wie ein Sieger aus, bis er sich acht Runden vor Schluss aus Versehen das Helmvisier abriss. Er musste Tempo rausnehmen, wurde zudem von Dampfblasen im Benzin geplagt, und kam nur als Sechster ins Ziel. Die Ferrari-Piloten fielen mit Motorschäden aus. Auch Jackie Stewart gab mit einem geplatzten Triebwerk auf. Lotus war dem Rennen offiziell ferngeblieben. Colin Chapman fürchtete nach dem tödlichen Unfall von Jochen Rindt im Jahr davor immer noch den langen Arm der Staatsanwaltschaft und schickte seine Truppe unter der Bewerbung World Wide Racing mit der Lotus-Turbine nach Monza. Der 56B war schwarz-gold lackiert. Wenn die 520 PS starke Turbine irgendwo eine Chance haben konnte, dann auf dem Hochgeschwindigkeitskurs im Königlichen Park. So gesehen war der 18. Startplatz mit 2,78 Sekunden Rückstand auf Amons Pole-Position eine Enttäuschung. Im Rennen fuhr Emerson Fittipaldi mit dem Lotus 56B immerhin auf Rang 8, das beste Ergebnis eines Turbinenautos in der GP-Geschichte.

Reifenwechsel am Abend

Am Abend nach dem Rennen durfte Gethin beim traditionellen Sieger-Dinner neben Teamchef Louis Stanley Platz nehmen. Als die lustige Truppe nach dem Essen den Parkplatz verlassen wollte, stellte man an Stanleys Mercedes einen platten Reifen fest. „Da ich die Ehre hatte, mit dem Chef ins Hotel zu fahren, durfte ich auch am Abend meines Sieges das Rad wechseln. Außerdem musste ich vom Preisgeld meine Hotelrechnung bezahlen. Das Zimmer in der Villa d'Este kostete 400 Pfund. Für den Sieg bekam ich 800", erzählte Gethin später mit einem Lacher. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit	
1.	Peter Gethin	B.R.M.	55 Runden	1:18.12,60 h	= 242,615 km/h
2.	Ronnie Peterson	March-Cosworth	55 Runden	1:18.12,61 h	+ 0,01 s
3.	François Cevert	Tyrrell-Cosworth	55 Runden	1:18.12,69 h	+ 0,09 s
4.	Mike Hailwood	Surtees-Cosworth	55 Runden	1:18.12,78 h	+ 0,18 s
5.	Howden Ganley	B.R.M.	55 Runden	1:18.13,21 h	+ 0,61 s
6.	Chris Amon	Matra	55 Runden	1:18.44,96 h	+ 0.32,36 min

Schnellste Runde: Henri Pescarolo, Ferrari, 1.23,80 min = 247,016 km/h

DAS RENNEN

GP Italien 1971, 5. September 1971, Monza

Wetter:	29°C, sonnig
Distanz:	55 Runden à 5,750 km = 316,250 Kilometer
Nennungen:	24
Gestartet:	23
Gewertet:	10
Führungswechsel:	25
Pole-Position:	Chris Amon (Matra), 1.22,40 min = 251,214 km/h


MOTORSPORT IMAGES

Unerwarteter Sieg: Gethin und Teamboss Stanley auf dem Podium



MOTORSPORT IMAGES

Abgesang der Turbine: Fittipaldi wird nur Achter im Lotus 56B



MOTORSPORT IMAGES

Der große Pechvogel: Amon verliert sein Helmvisier


MOTORSPORT IMAGES

Windschattenschlacht: Zu Beginn führt Regazzoni vor Siffert und Peterson

WRT verteidigt Titel



Das WRT-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor holte in Brands Hatch vorzeitig den Sprint-Titel

Das Audi-WRT-Duo Dries Vanthoor und Charles Weerts hat beim vorletzten Event des Sprint Cups in Brands Hatch den Titel bereits klargemacht: Das Duo holte einen Sieg und einen zweiten Platz, während die direkten Mercedes-Verfolger patzten.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die amtierenden Meister im Sprint Cup machen da weiter, wo sie letztes Jahr aufhörten: Charles Weerts und Dries Vanthoor dominieren im WRT-Audi R8 auch die Saison 2021. Den beiden Belgiern reichte beim fünften Event zum Sprint Cup im englischen Brands Hatch ein Sieg und ein zweiter Platz, um die Titelverteidigung unter Dach und Fach zu bringen. Wenn das Duo im Finale in Valencia gemeinsam antreten sollte, werden sie auch wieder gemeinsam Meister – dazu schielen sie mit einem Auge auch auf den GTWC- und IGTC-Titel.

Die aussichtsreichsten Herausforderer von Weerts und Vanthoor, Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy, erlebten in England ein Wochenende zum Vergessen. Im Finale des ersten Laufs balgte sich Marciello im AKKA ASP-AMG GT3 (#88) mit Oliver Wilkinson im Jota-McLaren (#38) um die Führung, dicht dahinter folgte Dries Vanthoor im WRT-Audi (#32). Als Leader Wilkinson einen zu überrundenden Ferrari als Prellbock nutzen wollte, um die Verfolger aufzuhalten, kam es im Getümmel zum Kontakt zwischen Marciello mit dem führenden McLaren. Wilkinson drehte sich von der Strecke, räumte die Leitplanken ab, stieg in die Luft, flog über die Fangzäune und landete in den Bäumen entlang der Rennstrecke. Gottlob ging der spektakuläre Crash glimpflich aus, Wilkinson blieb unverletzt. Marciello kreuzte die Ziellinie in Lauf eins zwar als Erster, doch er bekam für den Feindkontakt nachträglich eine 40-sekündige Zeitstrafe, was ihn und Boguslavskiy auf Platz 17 zurückfallen ließ – und WRT den Sieg bescherte.

AKKA mit Reifenschaden

Auch im zweiten Lauf war der AKKA-ASP-Mercedes in einen Zwischenfall verwickelt, diesmal traf es den Russen Timur Boguslavskiy: Teamkollege Marciello hatte den AKKA-Daimler auf Pole gestellt und baute in der ersten Hälfte eine klare Führung auf, bevor er an seinen russischen Co-Fahrer übergab. Luca Stolz kam nach den Boxenstopps jedoch immer näher heran. Boguslavskiy verteidigte zunächst die Führung gekonnt, doch in der letzten Rennrunde ereilte ihn ein Reifenschaden vorne links, womit das AKKA-ASP-Duo Marciello und Boguslavskiy auf Platz 6 zurückfiel. Das WRT-Duo Weerts und Vanthoor profitierte abermals und rückte im zweiten Lauf auf Platz 2 nach vorne, während Maro Engel und Luca Stolz im Toksport-WRT-AMG GT3 den Sieg erbten.

„Den Titel bereits vor dem Finale des Sprint Cups in Valencia verteidigt zu haben, ist natürlich eine klasse Leistung vom ganzen Team“, lobte Dries Vanthoor. „In Brands Hatch waren wir sicher nicht die Schnellsten, aber wir haben trotzdem gut gepunktet, das war der Schlüssel. Zumal die Mercedes laut Papierform stärker waren, den Vorteil aber nicht in eine maximale Punkteausbeute umsetzen konnten.“

Bei AKKA ASP war derweil Wundenlecken angesagt, denn das Team hatte für beide Rennen die Pole Position herausgefahren – und konnte in beiden Rennen nicht erwartungsgemäß punkten. „Wir wissen, wie es sich anfühlt, wenn man kurz vor Ende noch zurückstecken muss“, sagte Markenkollege Maro Engel, der vom Pech der AKKA-Boys in Lauf zwei profitierte. „Sehr schade für das AKKA-ASP-Team, das ein starkes Wochenende gezeigt hat. Das Glück war am Ende auf unserer Seite, wir freuen uns über den Sieg. Danke auch an Luca Stolz und das gesamte Team. Unsere Glückwünsche zum Gesamtsieg im Sprint Cup gehen natürlich an das Team WRT, Dries Vanthoor und Charles Weerts.“ ■

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP
SIEBTER SAISONLAUF IN BRANDS HATCH (ENGLAND)

Länge der Strecke: 3,916 km; **Renndistanz:** 40 Runden = 156,64 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.53,937 h
2.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	+0,407 s
3.	Silver	#31	Bird/Tomita	WRT-Audi R8 GT3	+8,487 s
4.	Silver	#90	Breukers/Perez Companc	Madpanda-AMG GT3	+9,730 s
5.	Pro	#26	Panis/Vervisch	Sainteloc-Audi R8 GT3	+10,438 s
6.	Silver	#7	Puhakka/Tunjo	Toksport-AMG GT3	+12,718 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP
ACHTER SAISONLAUF IN BRANDS HATCH (ENGLAND)

Länge der Strecke: 3,916 km; **Renndistanz:** 40 Runden = 156,64 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	1:00.14,385 h
2.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+11,060 s
3.	Pro	#89	Umbrarescu/Gounon	WRT-Audi R8 GT3	+18,025 s
4.	Silver	#7	Puhakka/Tunjo	Toksport-AMG GT3	+18,605 s
5.	Silver	#31	Bird/Tomita	WRT-Audi R8 GT3	+24,758 s
6.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+27,189 s

IMSA-Meisterschaft / Sportwagen-WM (WEC): GM bestätigt Programme in IMSA und WEC

Cadillac bestätigt LMDh

Wie von Motorsport aktuell in der Le-Mans-Ausgabe angekündigt, hat der amerikanische GM-Konzern am Dienstagnachmittag letzter Woche sein LMDh-Programm mit der Marke Cadillac final bestätigt. Chip Ganassi und Action Express wurden dabei als offizielle Partnerteams bestätigt.

Von: **Marcus Schurig**

Eigentlich hätte die Zusage für die Entwicklung eines Rennwagens nach dem neuen LMDh-Reglement bereits in der Rennwoche von Le Mans erfolgen sollen, doch GM strich die Ankündigung, weil in der ursprünglichen Version sowohl das LMDh-Auto als auch der Bau eines GT3-Autos angekündigt worden wären. Da man sich mit dem ACO nicht auf den Erhalt einer GT-Werksklasse ab 2024 einigen konnte, wurde am Dienstag nur die Zusage für das LMDh-Programm publik gemacht. Das Thema GT3 wurde ausgespart, um ein Druckmittel für die Fortsetzung der GT-Werksklasse nach GT3-Reglement zu haben. Doch diese Taktik hält nur noch ein paar Monate, weil GM im Herbst entscheiden muss, ob sie ein GT3-Auto bauen oder nicht.

GM-Quellen sagen, die lange Wartezeit für die LMDh-Bestätigung hatte drei Gründe: Erstens wollte GM die Zusicherung, dass die Konvergenz zwischen Hypercars (LMH) und LMDh auch wirklich kommt. Zweitens zogen sich die Vertragsverhandlungen mit den Einsatzteams lange hin, und drittens wollte GM das Druckmittel der LMDh-Zusage nicht zu früh abgeben, um auch seine Ziele im GT-Sport



IMSA

Action Express fährt ab 2023 weiter mit Cadillac in der IMSA-Serie

zu erreichen. GM bestätigte in der Pressemitteilung Dallara als Chassispartner und Chip Ganassi sowie Action Express (AXR) als offizielle Partnerteams. Das Debüt wird 2023 in Daytona erfolgen, und es besteht das klare Ziel, mit dem neuen LMDh-Auto auch in Le Mans anzutreten sowie in der Sportwagen-WM (WEC) an den Start zu gehen, auch wenn hierzu keine Details bekannt gemacht wurden.

Es wurde offen gelassen, welches Team welche Serie bestücken könnte, aber es ist wahrscheinlich, dass Chip Ganassi die WEC bestreiten wird, da er hier bereits auf Erfahrungen aus der WEC-Zeit mit dem Ford GTE zwischen 2016 und 2019 zurückgreifen kann. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DSK ZAHLT SPENDEN AUS

Der Deutsche Sportfahrerkreis e.V. (DSK) hat letzte Woche mit der Auszahlung der ersten Spenden für die Flutopfer in der besonders hart betroffenen Ahr-Region begonnen. DSK-Vorstandsmitglied Johannes Scheid organisierte die schnelle und unbürokratische Hilfe vor Ort. Insgesamt wurden jetzt in der ersten Tranche Zuwendungen in Höhe von 70 000 Euro an die Gemeinden im Katastrophengebiet rund um Adenau übergeben. „Wir sind alle überwältigt von der scheinbar grenzenlosen Hilfsbereitschaft der Mitglieder und der Motorsport-Community", so DSK-Präsident Karl-Friedrich Ziegahn. „Die Gelder werden zielgerichtet eingesetzt und kommen denjenigen zugute, die sie am dringendsten benötigen."

NLS MIT 12H-DOUBLEHEADER

Die Nordschleifen Langstrecken-Serie (NLS) richtet nach dem Vorbild der bereits 2021 erprobten Doubleheader am 10. und 11. September 2022 ein „12h-Nürburgring"-Highlight-Rennwochenende aus, das aus zwei sechsstündigen NLS-Rennen am Samstag und Sonntag bestehen wird, die kombiniert gewertet werden. Nach dem ersten Rennen erfolgt ein Parc Fermé, am Folgetag geht die Hatz durch die grüne Hölle weiter. „Im vergangenen Jahr war der Double-Header, aus der Corona-Situation heraus geboren, ein voller Erfolg. Alle Beteiligten waren begeistert. Also dachten wir uns: Wieso nicht ein 12h-Rennen? Dabei möchten wir die Unterbrechung am Samstagabend nutzen, um gemeinsam mit Teams, Fans und Sponsoren zu feiern", sagte Christian Stephani, Geschäftsführer der VLN VV GmbH & Co. KG.

ALBUQUERQUE MIT UNITED

Der portugiesische Prototypen-Toppilot Filipe Albuquerque hat seinen Vertrag für die WEC und die ELMS beim britischen LMP2-Team United Autosports um ein Jahr verlängert. Albuquerque hatte im letzten Jahr neben seinen Verpflichtungen in der IMSA-Serie die LMP2-Titel in der WEC und in der ELMS mit dem britischen Team gewinnen können. 2022 fährt Albuquerque damit die sechste Saison in Folge im United Autosports-Team.



NLS: NEUES PUNKTESYSTEM

In der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) wird ab dem kommenden Jahr ein neues Wertungssystem eingeführt: Die Punktevergabe wird künftig auf maximal sieben Fahrzeuge pro Klasse begrenzt. Der Gewinner einer Klasse mit sieben Fahrzeugen erhält damit gleich viele Punkte wie der Gewinner einer Klasse mit 20 Fahrzeugen. Ab 2022 gibt es ein Streichresultat, damit werden maximal die besten sieben Ergebnisse aus den möglichen acht Rennen gewertet. „Das neue Punktesystem sorgt für eine größere Transparenz und Verständlichkeit bei allen Beteiligten. Zudem sorgen wir für eine noch spannendere Saison, da sich die Zahl potenzieller Meisterschaftskandidaten deutlich erhöht", erläuterte Christian Stephani, Geschäftsführer der VLN VV.

VELOQX MIT HYPERCAR?

Das britische Veloqx-Team von Sam Li arbeitet an einem Hypercar-Programm für 2025. Das Projekt firmiert unter dem Fangio-Logo, das Ziel besteht darin, die Motoren mit umweltfreundlichen Biokraftstoffen zu betreiben. Im Moment ist das nicht möglich, da nur WEC-Partner Total Kraftstoffe liefern darf.

MCKLEIN

Viel Qualm: Kinnunen gewinnt in seinem Porsche 917/10 auf dem Norisring 1972

Leo, der Eigenbrötler

Drei Mal in Folge gewann der Finne Leo Kinnunen die Interserie auf Porsche. 1971 fuhr er seinen ersten Gesamtsieg ein. Zuvor gehörte er zum Fahrerquartett der legendären Gulf-Porsche in der Marken-Weltmeisterschaft: ein schräger Held der 70er-Jahre.

Von: **Dirk Johae**

Im Cockpit wirkte Leo Kinnunen wie ein Gott in Weiß. Mit magischen Händen lenkte er den wuchtigen gelben Porsche 917/10 über die Rennstrecken. Von dem kleinen Finnen lugte nur der weiße Jethelm mit Ski-Brille aus dem Cockpit. Sechs Interserie-Läufe gewann Kinnunen allein 1972, der Saison mit dem postgelben Porsche. Drei Meistertitel in Folge feierte Kinnunen in der Interserie. Diese Rennserie galt als europäisches Pendant der amerikanischen CanAm-Serie. Aber dazu fehlte es dem Starterfeld an Klasse. Doch im zarten Alter von sieben Jahren wusste ich davon noch nichts, und dieser finnische Fahr-Künstler in Weiß mit seinem 1000 PS starken CanAm-Porsche war mein Idol. Leo Kinnunen – allein der Klang seines Namens war eine Verheißung.

Damals verstand ich noch nicht die Bedeutung der großen schwarzen Buchstaben „AAW", die auf seinem 917/10 prangten. Die Buchstaben standen für Antti Aarnio-Wihuri, den reichsten Finnen und Förderer seines schnellen Landsmanns. Er entdeckte den jungen Leo im Rallyesport und förderte ihn in der Interserie und beim allerdings erfolglosen Formel-1-Einsatz im unterlegenen Surtees.

Vom Schotter auf Asphalt

Leo Kinnunens Karriere begann zunächst auf dem Rennmotorrad. Doch schnell wechselte er in den Rallyesport. Dort entdeckte ihn sein künftiger Förderer Wihuri, der neben anderen Geschäftsbereichen auch Importeur für VW und Porsche war. Mit einem VW 1600 L Typ 3 von AAW verbuchte Kinnunen dort seinen größten Erfolg als finnischer Vizemeister hinter Simo Lampinen.

Im gleichen Jahr bestritt er auch seine ersten Formel-3-Rennen. Mit dem Umstieg in einen Titan Mk3-Ford feierte er seinen größten Erfolg in der Nachwuchsformel: Gleich in seinem ersten Rennen mit dem neuen Auto besiegte er Ronnie Peterson.



MCKLEIN

„Leo machte keine Fehler und war bei der Targa Florio 1970 brillant, wobei sich seine Rallyeerfahrung zeigte."

John Horsman (JWAE)

1969 folgte der nächste Schritt: In einem Porsche 908/02 von AAW fuhr er in der Miniserie Nordic Challenge und gewann zwei der drei Läufe. Auf seiner Heimstrecke in Keimola musste er sich jedoch Jochen Rindt im gleichen Auto geschlagen geben.

Durch seine Einsätze in dem offenen Sport-Prototypen empfahl er sich für einen Test in einem 917 als Bewerbung für einen Platz im Werksteam 1970. Kinnunen erzielte gute Zeiten, aber Teamchef John Wyer hätte den freien Platz gerne neben Pedro Rodríguez mit David Hobbs besetzt. Doch der Brite überdrehte bei seinem Test im Dezember in Daytona einen Zwölfzylinder. Ferdinand Piëchs vernichtendes Urteil zu diesem Fehler machte den Platz für Kinnunen frei.

Der Auftakt in Daytona glückte mit einem Paukenschlag: Rodríguez/Kinnunen gewannen zusammen mit Brian Redman das 24-Stunden-Rennen zum Saisonauftakt. In Sebring sollte es am besten genauso weitergehen. Kinnunen erzielte sogar die schnellste Rennrunde, brach auf dem materialmordenden Kurs die Schallmauer von 2.33 Minuten mit einem Schnitt von 197,2 km/h. Der 917 K führte bis 25 Minuten vor Schluss, als Pedro Rodríguez an die Box abbog – Ausfall durch einen gebrochenen Achsnabenträger.

Beim dritten WM-Lauf in Brands Hatch gewannen Rodríguez/Kinnunen dank der sensationellen Leistung des Mexikaners im Regen. Es folgte das Rennen in Monza, bei dem die Uneinigkeit zwischen den beiden Teamkollegen offen zutage

trat. Rodríguez beschwerte sich bei Wyer, dass der Finne zu langsam sei. Erst im harten Kampf konnte das Team die Ferrari-Streitmacht auf deren Heimstrecke niederringen. Dabei war Kinnunen im Schnitt pro Runde 1,5 Sekunden langsamer als Rodríguez.

Kleines dickes Kinnunen

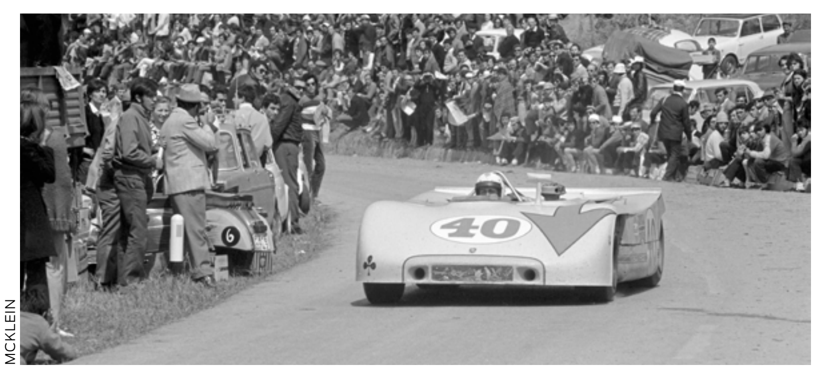
Dass der Finne ein Außenseiter blieb, hatte einen simplen Grund: Er weigerte sich zeitlebens, Englisch zu lernen. Außerdem wirkte er mit seiner untersetzten Statur nie wie ein trainierter Sportler. „Finnbauch" hielt sich hartnäckig als despektierlicher Spitzname im Fahrerlager, auch später noch in der Interserie. Aber schon beim nächsten WM-Lauf antwortete Leo Kinnunen in der Sprache, die er bestens beherrschte. Bei der Targa Florio pulverisierte er Vic Elfords Rundenrekord aus dem Vorjahr um anderthalb Minuten: 33.36 Minuten – nie war ein anderer Fahrer auf dem Straßenkurs (72 km) schneller. Nach dem schwachen Auftritt von Pedro Rodríguez eroberte der Finne sogar noch den zweiten Gesamtplatz vor dem schnellsten Ferrari 512 S.

Dennoch lief für Kinnunen die Uhr ab. Noch im Spätsommer wurde bei Testfahrten ein Ersatz für ihn gesucht. Daran änderte auch der vierte Saisonerfolg (Watkins Glen) nichts mehr. Dem Porsche 917 blieb der Finne allerdings treu. Im offenen Spyder von AAW wechselte er in die Interserie. Mit nur einem Sieg beim Heimrennen, aber vier weiteren Podiumsplätzen sammelte er ausreichend Punkte für den Gesamtsieg der Serie, trotz der Aufgabe auf dem Norisring nach dem Unfalltod seines Ex-Teamkollegen Pedro Rodríguez.

Als Einzelkämpfer fühlte sich Leo Kinnunen am wohlsten. Und mit möglichst viel Motorleistung im Rücken: Mit den anfangs 850 PS und später 1000 PS im neuen 917/10 Turbo verteidigte er 1972 seinen Titel mit sechs Saisonsiegen souverän. Im Jahr darauf gelang ihm der Titelhattrick.

1973 wurde er beim Gastspiel im Werks-Carrera RSR mit Claude Haldi Dritter der Targa Florio. Auf der gleichen Position beendete Kinnunen seine Heim-WM-Rallye im Leih-Carrera, trotz 20 Bestzeiten bei insgesamt 43 WP.

1974 folgte der Aufstieg in die Formel 1: sechs Anläufe, nur ein Start. Geschichte schrieb er als erster Finne in der Königsklasse und als letzter F1-Pilot mit Jethelm. Versöhnlich endete das Jahr als Erster beim Interserie-Finale im Porsche 917/30, der letzte große Erfolg von Leo Kinnunen, dem schnellsten Eigenbrötler im Rennwagen. ■

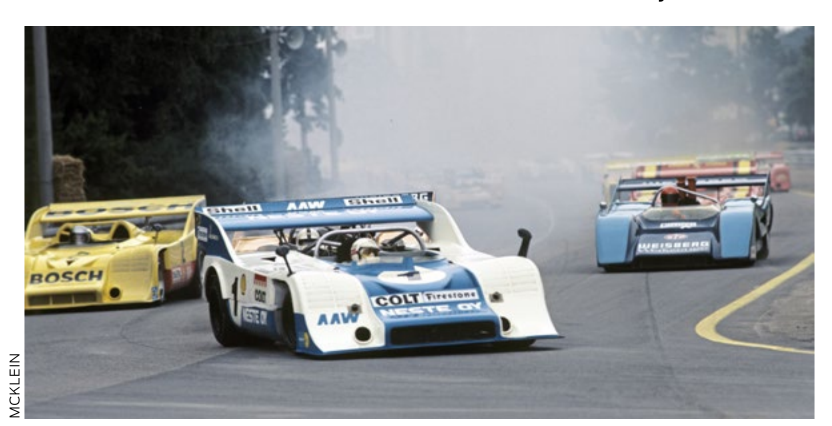


MCKLEIN
1970: Fabelhafte Rekordrunde im Porsche 908/03 auf der Targa Florio


MCKLEIN
1970: Im Porsche 917 K für den Teamkollegen Rodríguez zu langsam (Monza)



MCKLEIN
1973: Im Carrera RS zurück zu den Wurzeln bei der 1000-Seen-Rallye



MCKLEIN
1973: Der dritte Interserie-Titel, diesmal in den finnischen Nationalfarben



MOTORSPORT IMAGES
1974: Der erste Finne in der Formel 1, aber nur ein Rennstart im TS16

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geboren:	5. August 1943 in Tampere (FIN)
Gestorben:	26. Juli 2017 in Turku (FIN)

FORMEL 1

Debüt:	GP Schweden 1974 (Anderstorp)
Teams:	AAW (Surtees)
GP-Starts:	1, Ausfall (5-mal DNQ)

MARKEN-WM/SPORTWAGEN-WM

Debüt:	24h von Daytona 1970
Teams:	JWAE (Porsche), Alfa, Porsche, Martini Racing/Dannesberger, Evertz, Brambring
Starts:	28 (1970, 1971, 1973, 1975–77)
WM-Punkte:	156 (keine offizielle Fahrerwertung)
Siege:	4 (alle 1970)
Podiumsplätze:	9
Pole-Positions:	-
Schnellste Runden:	2

INTERSERIE

Debüt:	Imola 1971 (Coppa di Shell)
Teams:	AAW (1972: MSC Stuttgart/AAW)
Starts:	24 (1971–1974)
Preisgeld/Punkte:	342.000 SFr. (-1973)/20 Punkte (1974)
Siege:	12
Podiumsplätze:	18
Punkteränge:	20
Pole-Positions:	6
Schnellste Runden:	10

RALLYE-WM

3. 1000-Seen-Rallye 1973 (Porsche)



HENRI VUORINEN

Volle Kraft voraus

Die Hersteller kommen aus der Deckung und forcieren die Testfahrten ihrer künftigen Rally1-Boliden. Auch, weil die Homologationsunterlagen der völlig neuen Hybridautos bis zum 1. November bei der FIA vorliegen müssen.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit der 90. Rallye Monte Carlo beginnt nicht nur eine neue WM-Saison, sondern auch eine neue Ära. Stehen doch in der Topliga künftig Rally1-Autos mit Plug-in-Hybrid-Antrieb am Start, bei dem der gut 400 PS starke und mit nachhaltigem fossilfreien Sprit betriebene 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbomotor von einer exakt 100 Kilowatt (136 PS) liefernden Elektro-Einheit unterstützt wird.

Nur noch Details offen

FIA und Hersteller sollen sich einig sein, dass der Extraboost im Wettbewerb je nach Prüfung in mehreren, maximal wohl drei Sekunden langen Zeitfenstern genutzt werden soll. Zudem sei fix, dass der Verbrenner – ähnlich wie bei Audis neuem Dakar-Boliden – die Batterie auf den Verbindungsetappen als „Range-Extender“ (Reichweiten-Verlängerer) auflädt, um bei der folgenden Prüfung wieder auf die volle Elektro-Power zurückgreifen zu können. Doch bevor die Teams an einer möglichst cleveren Hybrid-Strategie feilen – zum Beispiel, in welchem Gang ein Fahrer die Zusatzleistung abruft – gilt es, eine erfolgsträchtige Basiskonstruktion zu entwickeln.

Ganz neue Konstruktionen

Der Nachfolger des aktuellen World Rally Cars basiert auf einem von der FIA vorgegebenen Rohrrahmenchassis. Das elektronische Mitteldifferenzial ist ebenso Geschichte wie Schaltwippen. Ein Rally1-Auto kommt mit sequenziellem Fünfgang-Getriebe und maximal 270 Millimetern Federweg daher. Negative Rampen-Vorspannungen an den Differenzialen sind ab 2022 ebenso verboten wie ein Umluftsystem zum Hochhalten des Ladedrucks. Auch die Optik wird sich verändern: Zwar sind voluminöse seitliche Kühlöffnungen bis zur Dachlinie möglich, „Flaps“ und Luftleitbleche, selbst im höher platzierten Diffusor am Fahrzeugheck, sind dagegen tabu.

Die Designer von M-Sport Ford, Toyota und Hyundai arbeiten unter Hochdruck. „Doch so sehr sich die Simulations-Technik weiterentwickelt hat, Testfahrten kommt weiter eine entscheidende Rolle zu“, sagt M-Sport-Technikchef Chris Williams und scheint dabei vorne zu liegen – zumindest was die Nutzung der maximal 30 Rally1-Testtage außerhalb des eigenen Test-Areas betrifft.



Noch stehen Kraftübertragung, Fahrwerk, Kühlung der Systeme und Aerodynamik im Fokus. Bald werden Tests zur strategischen Nutzung des Hybridsystems folgen.



FIA

Nachhaltiger Sprit wird zur Pflicht

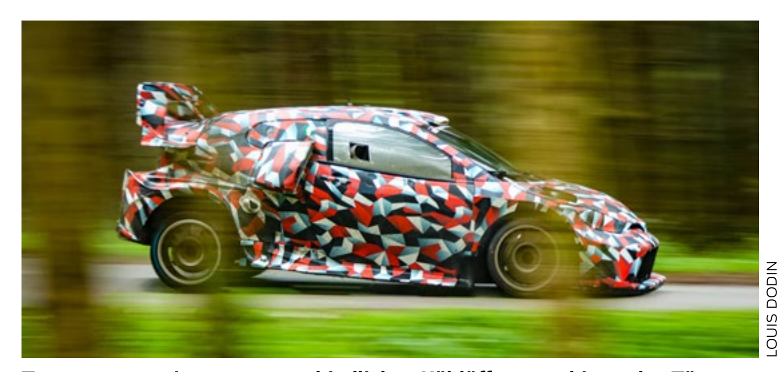
Die genaue Anzahl verrät er ebenso wenig wie seine Kontrahenten. Nur so viel: „Wir haben über die Hälfte unseres Kontingents für den Ford Puma Rally1 aufgebraucht.“

Toyota-Cheftechniker Tom Fowler bestätigt derweil sechs Testsessions à drei Tage. Nicht aber, ob diese alle außerhalb des eigenen Testareals stattfanden. Hyundai-Sportdirektor Andrea Adamo hält sich einmal mehr bedeckt. Seit Mai sind keine Bilder des i20 Rally1-Prototypen aufgetaucht. Das dürfte sich bald ändern: In knapp 60 Tagen müssen die Homologationsunterlagen bei der FIA eingereicht werden. ■



COMPACT DYNAMICS

Kernstück der neuen Rally1-Autos: das einheitliche Hybrid-Modul



LOUIS DODIN

Toyota testet mit ganz unterschiedlichen Kühlöffnungen hinter den Türen



HYUNDAI

Hyundai hält sich seit Mai, als man zwei Testbilder veröffentlichte, bedeckt



Das Tempo machte ein Jüngerer, aber den Pokal holte der Routinier

Wieder Kopecký



Erik Cais: 7 Bestzeiten, kein Ergebnis



Mikkelsen: Wieder Tabellenführer

Youngster Erik Cais sah wie der sichere Sieger der Barum Rally Zlín aus. Doch auf der letzten Prüfung flog der Ford-Pilot in Führung liegend ab. Skoda-Werkspilot Jan Kopecký nahm dankend an und gewinnt zum zehnten Mal den tschechischen Asphalt-Klassiker.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor keinem EM-Lauf ist die Ehrfurcht der kontinentalen Elite größer als vor der Barum Rally Zlín. Seit knapp 20 Jahren sind die schnellen und aufgrund ihrer schlechten Beschaffenheit besonders heiklen Pisten 300 Kilometer südlich von Prag Teil der Rallye-EM. 2012 konnte sich mit Juho Hänninen letztmals ein Nicht-Tscheche in die Siegerliste eintragen.

EM-Leader Alexey Lukyanuk (Citroën) reiste nach fünf Starts und zwei zweiten Plätzen besonders motiviert an, doch der ungestüme Russe flog schon beim Abschlusstest von der tückischen Piste und musste seinen Start absagen. Hoffnungen auf den prestigeträchtigen Erfolg beim 50. Jubiläum des tschechischen Asphalt-Klassikers machte sich auch WM-Routinier Andreas Mikkelsen. Der Norweger fuhr im Werks-Skoda zwar durchweg Top-5-Zeiten, den Sieg machten die Tschechen aber erneut unter sich aus.

Kaum hatte Jan Kopecký (Skoda) die erste Bestzeit markiert, zog Václav Pech (Ford) vorbei. Nach fünf Prüfungen übernahm der Rekordsieger in Skoda-Diensten wieder das Kommando. Im Windschatten von Kopecký tobte Jungtalent Eric Cais durch seine Heimat. In der neunten von 15 Prüfungen setzte sich der Ford-Youngster gar an die Spitze und baute seinen Vorsprung kontinuierlich aus.

Andere taten sich schwerer. Darunter Hyundai-Junior Jari Huttunen, der im MRF-bereiften i20 Rally2 Craig Breen ersetzte. Am Samstagnachmittag flog der Finne auf Gesamtrang 9 liegend ab. Albert von Thurn und Taxis (Skoda) widerfuhr das gleiche Schicksal. Der Blaublüter musste ebenfalls nach einem Unfall in WP 7 einpacken.

Der 22 Jahre junge Cais hielt sich derweil schadlos. Nur 25 Kilometer trennten ihn vom großen Erfolg, als er mit 20,2 Sekunden Vorsprung in die letzte Prüfung startete. Doch der Druck war offenbar zu groß, denn wenige Minuten später lag Cais Ford Fiesta auf der Seite. Kopecký nahm dankend an und ließ sich zum mittlerweile zehnten Mal zum Sieger der Barum-Rallye Zlín küren. Mikkelsen wurde mit 40,1 Sekunden Rückstand Zweiter und übernimmt die Tabellenführung in der Rallye-EM. Während Filip Mareš (Skoda) die Podiumsplätze komplettierte, musste der Österreicher Simon Wagner (Skoda) nach starkem Auftritt mit einem Antriebsschaden (WP 13) vorzeitig einpacken und verpasst den möglichen Sprung auf das Treppchen.

Wenig Freude hatte auch Nick Loof. Der 20-jährige Youngster rutschte mit seinem frontgetriebenen Ford Fiesta Rally4 allzu früh in einen Graben (WP 2). Den Restart am Sonntag nutzt der Westfale, um in seiner Debütsaison weiter Erfahrungen zu sammeln und näher an das U27-Topduo Mas Josep Bassa (Peugeot) und Jean-Baptiste Franceschi (Renault) ranzufahren. ■

BARUM-RALLYE ZLÍN (27.–29.8.2021)

Vierter von acht EM-Läufen, mit 15 Wertungsprüfungen über 210,92 km

1.	Kopecký/Hloušek (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	2:00.07,2 h
2.	Mikkelsen/Andersson (N/S), Skoda Fabia Rally2	+ 40.1 s
3.	Mareš/Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	+ 1.40,2 min
4.	Herczig/Ferencz (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+ 1.44,0 min
5.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 2.28,5 min
6.	Llarena/Fernández (ES/ES), Skoda Fabia Rally2	+ 3.09,4 min
7.	Devine/Fulton (I/I), Ford Fiesta Rally2	+ 3.22,8 min
8.	Jakeš/Machu (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	+ 4.50,7 min
9.	Bonato/Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+ 5.13,4 min
10.	Koči/Tureček (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	+ 6.00,0 min

Bestzeiten: Cais 7, Kopecký 5, Pech 3.

EM-STAND NACH LAUF 4

1.	Andreas Mikkelsen (N)	96 Punkte
2.	Miko Marczyk (PL)	78
3.	Efrén Llarena (E)	76
4.	Alexey Lukyanuk (RUS)	67
5.	Norbert Herczig (H)	67
6.	Craig Breen (IRL)	43
7.	Nikolay Gryazin (RUS)	39
8.	Giandomenico Basso (I)	39
9.	Jan Kopecký (CZ)	39
10.	Erik Cais (CZ)	33

Junioren U28 (Rally3)

1.	Ken Torn (EST)	153 Punkte
2.	Oscar Solberg (N)	60
3.	Jon Armstrong (GB)	39

Junioren U27 (Rally4)

1.	Jean-Batiste Franceschi (F)	115 Punkte
2.	Sami Pajari (FIN)	115
3.	Nick Loof (D)	86



Vor der Degradierung beim Heimspiel zog Suninens Management die Reißleine

M-SPORT

Rallye-WM

Suninen steigt aus

Überraschender als die Tatsache, dass Teemu Suninen bei M-Sport keine Zukunft mehr hat, ist der Zeitpunkt der Trennung. Der 27-jährige Finne steigt nur vier Wochen vor seinem Heimspiel aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor wenigen Tagen stand Teemu Suninen noch auf der Nennliste für den WM-Lauf in Griechenland. Wie schon in Kroatien, Portugal und Belgien hatte M-Sport den 27-Jährigen im Ford Fiesta Rally2 für die WRC2 gemeldet. Im WRC sitzt statt dem Finnen einmal mehr Adrien Fourmaux. Der ein Jahr jüngere Franzose hat nicht nur einen mehrjährigen Vertrag mit M-Sport, sondern spult neben Cheftester Matthew Wilson seit Wochen Testkilometer im künftigen Rally1-Boliden ab – unter anderem auf finnischen Kultstrecken wie Ouninpohja.

Spätestens nun mussten Suninen und sein Mentor Timo Jouhki, unter anderem Förderer von Timo Mäkinen, Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala oder Kalle Rovanperä, damit rechnen, dass M-Sport dem von Red Bull unterstützten Franzosen auch beim finnischen Mächtigkeitsspringen den Vorzug im WRC gibt. Für die Finnen Grund genug, die Reißleine zu ziehen. Zumal M-Sport-Boss Malcolm Wilson klarstellte, dass er 2022 mit drei Werkswagen in der Topkategorie, aber ohne Suninen plane. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis M-Sport die Verpflichtung von Noch-Hyundai-Teilzeitfahrer Craig Breen bestätigt, der bei der britischen Edelschmiede erstmals ein volles Programm in der Topliga bestreiten kann.

Auch bei Toyota scheint Suninen außen vor: Nach Sébastien Ogiers Teilrückzug soll Esapekka Lappi, 2019 Citroën-Teamkollege des Franzosen, das Yaris-Rally1-Cockpit übernehmen. Mögliche Alternative für Suninen wäre nach 67 WM-Starts in fünf Jahren und drei Podiumsplatzierungen für M-Sport Skoda. Dort könnte er nicht nur die Entwicklung des neuen Fabia Rally2 vorantreiben, sondern bei ausgesuchten WM-Auftritten auch gleich das Potenzial des neuen Kundensportmodells der Tschechen aufzeigen. ■

ADAC Opel e-Rally Cup – Barum Rallye Zlín

Pellier feiert Hattrick

Drei Starts, drei Siege: Laurent Pellier gewinnt auch das Auslandsgastspiel des vollelektrischen Marken-Cups von Opel in Tschechien.

WRC3-Tabellenführer Yohan Rossel zeigt sich nach seinem Gaststart im ADAC Opel e-Rally Cup zufrieden: „Es war schön, einen Blick in die Zukunft zu werfen“, so der 26-jährige Franzose, nachdem er im Rahmen der tschechischen EM-Runde bei Zlín mit 2,18 Minuten Rückstand Vierter wurde.

Den Sieg feierte wie bei den beiden vorherigen Läufen Landsmann Laurent Pellier, der erneut das Tempo und die Konkurrenz kontrollierte. Den Kampf um Platz 2 zwischen Timo van der Marel und Max Reiter entschied der niederländische Routinier (+55 Sekunden) nach tollem Kampf mit nur zwei Sekunden Vorsprung zu seinen Gunsten.

Mitfavorit Luca Waldherr haderte dagegen wie einige Cup-Kollegen mit der Technik seines Elektrorenners und sah mit über 40 Minuten Rückstand als Neunter und Vorletzter das Ziel. ■ RK



OPEL

Mit weißer Cup-Weste: Pellier mit neuer Copilotin Pelamourgues

Extreme E

Es bleibt chaotisch

Nach einem turbulenten Wochenende auf Grönland gewinnt das Andretti-Duo Timmy Hansen und Catie Munnings den dritten Lauf der Serie Extreme E.

Selbst die Teams der vollelektrischen Offroad-Serie Extreme E haben Mühe, den Durchblick zu behalten. Vor dem dritten Lauf wurde erneut das Rennformat geändert. Zudem wurde am Wochenende gleich zwei Mal das Streckenlayout verändert, nachdem es neben Plattfüßen gleich bei mehreren Teams technische Probleme unter anderem mit den Batterien gab und bis zum Finale die Leistung von 275 auf 200 Kilowatt zurückgenommen wurde.

Im diesmal mit fünf Teams ausgefahrenen Finale setzten sich überraschend Catie Munnings und Timmy Hansen gegen Mikaela Ahlin-Kottulinsky/Kevin Hansen sowie Laia Sanz/Carlos Sainz durch. Die favorisierten Tabellenführer Molly Taylor und Johan Kristoffersson strauchelten durch versagende Technik. ■ RK



EXTREME E

Sprung ins Glück: Erster Sieg für Andretti-Duo Hansen und Munnings



Große Aufgabe für AVL Racing: Sieben verschiedene Marken waren dieses Jahr schon am Start

DTM

Die richtige Balance

Nach dem Wechsel der DTM zu GT3-Autos musste sie sich erstmals mit dem Thema der Balance of Performance auseinandersetzen. Wie der revolutionäre Ansatz funktioniert, fand MSa im Gespräch mit DTM-Technikchef Michael Resl und Vertretern des BOP-Dienstleisters AVL Racing heraus.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Ansatz klingt so ungewöhnlich, dass er funktionieren muss: Statt wie seit anderthalb Jahrzehnten von der SRO erprobt – und nachweislich funktionierend – reale Daten für die Angleichung der Fahrzeuge zu nehmen, stützt sich die AVL rein auf virtuelle Modelle.

„Wir haben bei uns im Hause eine Fahrdynamik-Software entwickelt, die wir für diesen Zweck heranziehen. Diese entwickeln wir seit mehr als 20 Jahren, und sie wird in verschiedensten Motorsportkategorien eingesetzt“, sagt Michael Peinsitt, Skill Team Leader Racing bei der AVL. „Deshalb haben wir jede Menge Erfahrung, wie man solche virtuellen Modelle erstellt und deshalb wissen wir auch sehr genau, welche Input-Daten wir brauchen.“

Der Motorsport-Hintergrund der AVL ist breit gefächert und geht von Grundlagenarbeit für die Entwicklung neuer Rennautos bis hin zur Maximierung eines bestehenden Pakets. Sei es das perfekte Energiemanagement in der Formel E oder das ideale Setup für einen heißen Schotter-Ritt in der Rallye-WM.

DTM-Technikchef Michael Resl ist begeistert: „Die Software hat eine wahnsinnige Granularität.“ Die sehr tiefgreifende AVL-Software kann sogar darstellen, wie sich die Gesamtperformance eines Autos ändert, wenn man nur den Zündwinkel verstellt. Auch die Hersteller haben eigene Simulationsprogramme. „Oft aber in einer abgeschwächten Form, dadurch entstehen Qualitätsdifferenzen. Deshalb ist der Hersteller vorsichtig, wenn auf einmal zwei externe Leute kommen und Daten wollen“, berichtet Resl von anfänglicher Skepsis. Der zweite AVL-Ingenieur neben Peinsitt ist Anton Schweinzer, Project Manager Racing. „Jeder Hersteller hat ein technisches Handbuch“, erklärt er. „Da steht zum Beispiel drin, wie sich der Sturz übers Einfedern ändert oder wie sich die Aero-Balance mit einer anderen Fahrhöhe verschiebt.“

> „Ohne Hersteller geht es nicht. Teils haben selbst die Teams die Daten nicht. Motorkennlinien sind z. B. ganz sensible Sachen.“
>
> Anton Schweinzer, AVL Racing

Transparenz ist wichtig

Ohne Hersteller-Unterstützung sei es dabei nicht möglich, die virtuellen Modelle zu erstellen. „Teils haben selbst die Teams die Daten nicht. Motorkennlinien sind zum Beispiel ganz sensible Sachen“, erläutert Schweinzer. Und wie bekommt man die Hersteller dazu, die Hose sprichwörtlich runterzulassen?

„Es ist nicht schwer, weil wir jedem Hersteller sagen: Wir möchten dir was schenken – eine neutrale, gleichmäßige BOP“, erläutert Resl und bemüht einen Alltagsvergleich: „Das ist wie in einer Ehe: Wenn mir meine Frau zum Geburtstag eine Hose schenken will, ich sage ihr aber nicht, wie viel ich wiege, dann kann sie mir nicht die richtige Hosengröße kaufen.“ Je exakter die Angaben seien, und das wüssten die Hersteller, desto besser können sie eingestuft werden und desto größer ist die Chance auf einen fairen Wettbewerb.

Manche Daten müsse man dagegen checken, wobei hier die geballte Erfahrung zum Tragen kommt. Das allseits bekannte Sandbagging ist zum Beispiel ein Thema. „Für uns war bei den Testfahrten schwer einzuschätzen, wer wie viel von seiner wahren Performance zeigt“, sagt Peinsitt. Doch anhand der umfassenden virtuellen Modelle habe man sehr genau einschätzen können, wie die erste BOP für Monza aussehen musste. Vom ersten Rennen an wurden die Simula-

tionsmodelle im Detail verbessert und die Qualität der BOP weiter gesteigert. Übrigens: Auch einen eventuellen Gaststart eines Porsche, der das GT3-Feld motorisch nach unten abschließt, habe man bei der BOP von Anfang an bedacht, weshalb am Nürburgring die anderen Autos auch nicht eingebremst werden mussten.

Der ganze BOP-Prozess ist dabei ebenso transparent wie unbestechlich, weil rein datenbasiert. Sandbagging lohnt sich letztlich also nicht. Wichtig an dieser Stelle auch zu erwähnen: AVL Racing arbeitet völlig unabhängig, um die tatsächlich ausgeglichenste BOP für alle herauszufinden.

Sind die virtuellen Fahrzeugmodelle samt Reifenmodell in der Simulation erst einmal implementiert – pro Fahrzeug dauert das rund ein bis zwei Wochen –, braucht man auch noch eine möglichst perfekte Streckensimulation. Im Falle des Lausitzrings, dessen Steilkurve (Turn 1) für lange Zeit inaktiv war, hat man sich alter Konstruktionszeichnungen, Bildern von Google Earth und sogar alter Daten aus dem Jahr 2003 bedient.

> „Für uns war bei den Testfahrten schwer einzuschätzen, wer wie viel von seiner wahren Performance zeigt."
>
> Michael Peinsitt, AVL Racing

Auch beim Banking von bis zu 8,5 Grad war wichtig, dieses korrekt abzubilden. „Wenn man das Banking rausnimmt, fehlen zwischen 10 und 15 km/h", sagt Schweinzer. Dass man nicht von vornherein auch die Bodenwellen (Bumps) perfekt berücksichtigen kann, sei kein Problem, wie Peinsitt erklärt: „Die Bumps würden dann einen Unterschied für die BOP machen, wenn die Hersteller unterschiedlich gute Ride Performances über die Bumps hätten", so Peinsitt. Da das bei den GT3-Herstellern aber sehr ähnlich sei, spiele das in der Simulation keine große Rolle. Die tatsächlichen Bodenwellen werden erst später implementiert, nachdem man sie aus den realen Fahrdaten abgeleitet hat.

Last but not least kommt der virtuelle Fahrer. „Man gibt ihm Parameter vor, zum Beispiel wie weit er vorausschauen kann und welche Reaktionszeit er hat. Die Fahrzeuge werden auf die Haftgrenze gesetzt, und er soll fahren", erklärt Resl, der diesen Prozess schon oft beobachtet hat.

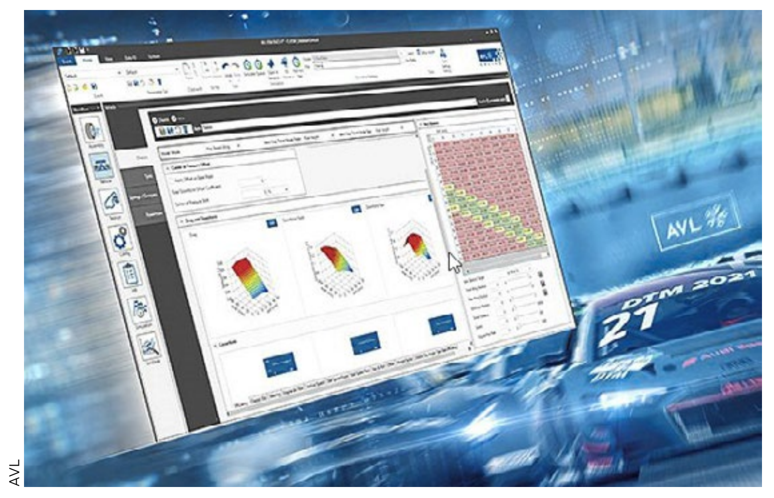
Alle innerhalb 1,5 Zehntel

Das führte am Lausitzring zu einem denkwürdigen Ereignis, wie Resl erläutert: „Der virtuelle Fahrer fährt Turn 1 so an, dass er mit Vollgas ankommt, dann geht er vom Gas runter, aber nicht ganz, damit die Drosselklappe nicht zugeht und die Hinterachse nicht instabil wird. Dann bremst er mit dem anderen Fuß mit, verzögert runter auf 240 km/h und fährt durch. Die AVL Racing schaut sich dann an, wie die besten realen Fahrer es machen, und nach ein paar Runden fahren die genau so wie der virtuelle Fahrer. Das ist Wahnsinn."

Mit so exakten Daten, neben der Haftgrenze, werden in der Simulation auch die für Kurvenspeeds sehr mitentscheidenden Schräglauf- und Gierwinkel mit einbezogen, kann man also auch sehr genau prognostizieren, ob die BOP passt oder nicht.

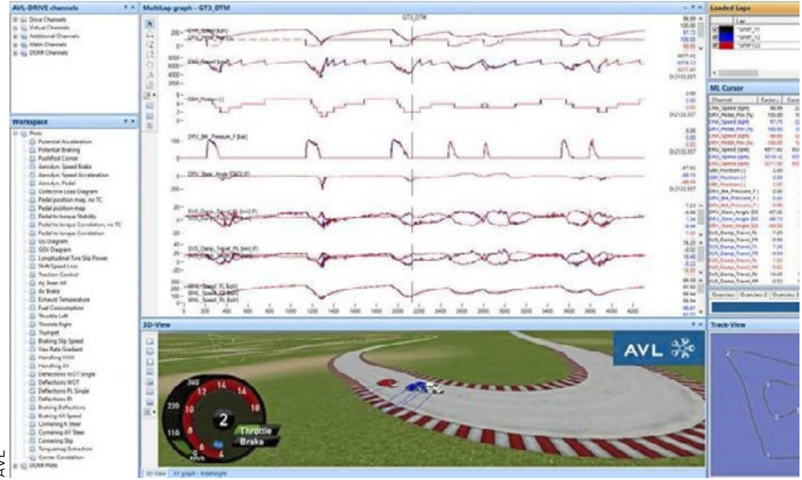
„Wir von Seiten der DTM wären am Anfang mit 0,5 Sekunden zufrieden gewesen, jetzt bewegen sich die Abstände zwischen den Herstellern unter 0,15 Sekunden", sagt Resl.

„In Monza mussten wir noch etwas nachziehen, weil es nicht ganz gepasst hat. Am Lausitzring waren wir schon ziemlich am Optimum", fasst Peinsitt zusammen. In Zolder stieß erstmals der McLaren dazu, am Nürburgring erhöhte sich die Zahl der Hersteller durch den Porsche-Gaststart sogar auf sieben – wieder waren die Abstände gering. Somit ist die BOP in der neuen GT3-DTM ein Thema, das deutlich weniger diskutiert wird als anderswo. Und abgesehen von Dominator Kelvin van der Linde, der aber auch als einziger Audi-Pilot bisher siegte, zeigt sich das Feld in der Tabelle sehr ausgeglichen. Es muss eben nicht immer der altbekannte Weg sein, der zum Ziel führt. ■



AVL

Daten-Monster: Im virtuellen Modell sind unzählige Parameter hinterlegt



AVL

Virtuelle Datenanalyse: So sieht die Vorbereitung auf Spielberg aus

Kurz vorm Ziel: Der von Kurt Busch (#1) ausgelöste letzte „Big One“

MOTORSPORT IMAGES

Blaney siegt im Chaos

Ryan Blaney (Ford) holte sich beim Crash-Derby in Daytona den zweiten Sieg in Folge. Kyle Larson (Chevrolet) ließ sich beim Finale der Regular Season zum Meister ebenjener küren.

Von: **Michael Bräutigam**

Das letzte Rennen der Regular Season hatte zwei große Fragen. Zum einen: Wer würde sich die Krone sichern? Und zum anderen: Wer holt sich den 16. und letzten Playoff-Platz? Während der Titel der Regular Season sich zwischen Denny Hamlin und Kyle Larson entscheiden musste, war die zweite Frage nicht so einfach zu klären. Nach dem Prinzip „Win it and you are in it“ (Gewinne und du bist drin) konnten noch einige Überraschungen passieren – zumal der Daytona-Superspeedway beim Auftakt mit Sieger Michael McDowell genau so eine bereits zutage gefördert hatte.

Auch diesmal hatte in Person von speziell Chris Buescher einer richtig gute Karten, noch das Last-Minute-Ticket zu lösen. Am Ende wurde er zunächst auf P2 hinter Sieger Blaney gewertet, nachdem der zweite richtige „Big One“ des Abends das Rennen in der Overtime unter Gelb zu Ende gehen ließ. Doch mit dem knapp verpassten Playoff-Einzug nicht genug: Danach fiel sein Roush-Fenway-Ford auch noch durch die technische Nachkontrolle. So erbte Bubba Wallace P2, der im Falle eines Sieges ebenfalls in den Playoffs gestanden hätte.

Reddick schafft den Cut

So aber war es Tyler Reddick, der sich freuen durfte. Der Childress-Chevy-Pilot wurde dabei zuvor schon in eine von insgesamt fünf nennenswerten Kollisionen verwickelt. Doch die Boxencrew machte seinen Camaro schnell wieder fit, und am Ende sorgte P5 für die entscheidenden Punkte.

So war noch die Frage, wer denn die Meisterschaft der Regular Season holen würde. Larson startete mit einem Vorsprung von 28 Punkten auf Hamlin in den Abend. In der ersten Stage machte Hamlin mit P2 neun davon gut, weil Larson leer ausging. Im zweiten Segment wurde Hamlin in einen Unfall verwickelt und blieb punktlos, während Larson sechs Punkte für P5 bekam. Die somit noch 25 Punkte Differenz aufzuholen, wäre für Hamlin einem Wunder gleichgekommen. Zwar wurde er nicht mehr in den finalen Massencrash verwickelt, jedoch stand letztlich nur P13 zu Buche. Larson wurde trotz Unfalls auf P20 gewertet, damit reichte sein Polster.

Auf den Tag fünf Jahre nach seinem ersten Cup-Sieg wurde Larson Meister der Regular Season und krönt damit eine nahezu perfekt gelaufene Premierensaison bei Hendrick Motorsports. Mit den 15 Playoff-Punkten für den Regular-Season-Titel sowie den bisher gesammelten Playoff-Punkten durch Renn- und Stage-Siege hat er nun erneut einen Vorsprung von 28 Punkten.

Der Sieg von Ryan Blaney ging im Chaos von Crash, Titelkampf und Disqualifikation beinahe unter. Doch der Penske-Pilot nimmt nach seinem dritten Saisonsieg viel Schwung mit in die Playoffs, die er als Zweiter der Tabelle – punktgleich mit Martin Truex Jr. – angeht. „Mann, dem Unfall am Ende sind wir echt knapp entkommen“, sagte Blaney, als er kurz durchgeatmet hatte. Er muss spätestens jetzt auch als einer der ganz großen Kandidaten für die Cup-Krone gelten. ■

NASCAR CUP SERIES

Daytona/Florida (USA)
26. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
3.	Ryan Newman (USA)	Ford
4.	Ryan Preece (USA)	Chevrolet
5.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
6.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
7.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	B. J. McLeod (USA)	Ford
10.	Ryan Newman (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 26 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	2052 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	2024
	Blaney (Ford)	2024
4.	Kyle Busch (Toyota)	2022
5.	Elliott (Chevrolet)	2021
6.	Bowman (Chevrolet)	2015
	Hamlin (Toyota)	2015
8.	Byron (Chevrolet)	2014
9.	Logano (Ford)	2013
10.	Keselowski (Ford)	2008



MOTORSPORT IMAGES

Larson: Meister der Regular Season

BTCC

Der Thruxton-Profi

Josh Cook (Honda), Ash Sutton (Infiniti) und Adam Morgan (BMW) holten sich die Siege in Thruxton. Tabellenführer bleibt Sutton.

Von: **Michael Bräutigam**

Kaum ein Fahrer dürfte auf die Rückkehr nach Thruxton so hingefiebert haben wie Josh Cook. Beim Auftakt an gleicher Stelle gewann er zwei der drei Rennen, seitdem stand er nur noch einmal auf dem Podest. Doch auf seine Paradestrecke war Verlass: Im ersten Lauf schob er sich vom dritten Startplatz gleich auf P2 vor und war kurz danach auch an Pole-Mann Daniel Rowbottom (Honda) vorbei. Am Ende stand der bereits siebte Thruxton-Sieg für Cook – Rekord!

Im zweiten Lauf drehte Tabellenführer Sutton – im ersten Durchgang schwer beladen auf P5 – richtig auf. Er setzte sich gegen seinen ehemaligen Teamkollegen Cook durch und baute mit seinem vierten Saisonsieg die Tabellenführung weiter aus.

Im Reversed Grid des dritten Laufs ging es wie gewohnt hoch her. Auslöser des großen Knalls war Honda-Pilot Gordon Shedden, der sich mit Markenkollegin Jade Edwards anlegte, woraufhin beide Civics vehement in die Reifenstapel flogen. In der Folge und noch zwei weitere Male musste das Safety Car das Feld einfangen. Stets Herr über das Chaos blieb Adam Morgan, der aus der Reversed-Pole auch BMW-Markenkollege Colin Turkington hinter sich hielt und seinen zweiten Saisonsieg feierte. Sutton liegt nun in der Tabelle 30 Punkte vor Hyundai-Pilot Tom Ingram. Cook schiebt sich mit 37 Punkten Rückstand auf Platz 3. ■



BTCC

Laufsieg und dritter Tabellenrang: Josh Cook beendete seine Durststrecke

Tourenwagen Junior Cup

Gregor feiert doppelt

Daniel Gregor hat sich bei der zweiten Saisonstation des Tourenwagen Junior Cups in Assen einen Doppelsieg gesichert.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Auftakt in Oschersleben, wo Nick Hancke (Max Kruse Racing) einen Doppelsieg feierte, gab es also wieder einen Quasi-Dominator. Doch ganz so eindeutig, wie es sich in den Ergebnislisten liest, war es für den Nachwuchspiloten aus dem KÜS Team Bernhard dann doch nicht. Im trockenen ersten Rennen gab es teilweise einen Fünfkampf um die Spitze, aus dem Gregor letztlich als Gewinner hervorging. Als sich die Verfolger nicht einig waren, konnte er dann auch wieder eine kleine Lücke aufreißen und seinen ersten Sieg einfahren. Zweiter wurde Florian Vietze, der zwischen Oschersleben und Assen zum Team Lubner Motorsport gewechselt hatte. Tim Rölleke (Konrad Motorsport) komplettierte das Podest.

Im zweiten Lauf setzten sich zunächst Vietze und Teamkollegin Lilly Zug vom Feld ab, weil sie auf abtrocknender Strecke auf Regenreifen gesetzt hatten. Als es trockener wurde, konnten Gregor und Hancke sich aber vorbeitanken, sodass Vietze sich mit P3 zufrieden geben musste.

In der Meisterschaft liegt nun Gregor vorn. Er bringt es auf 82 Zähler, erster Verfolger ist Hancke mit 73 Punkten. Vietze, der bislang als Einziger bei jedem Rennen auf dem Podest stand, bringt es auf 63 Punkte. ■



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Eine Pole, zwei Siege: Der 15-jährige Assen-Triumphator Daniel Gregor

NACHRICHTEN

DTM: DRITTER T3-LAMBO IN SPIELBERG AM START

Das Team T3 Motorsport expandiert in der DTM. In Spielberg setzt die Dresdner Mannschaft am kommenden Wochenende ein drittes Auto für Maximilian Paul ein. Über weitere Gaststarter wird munter spekuliert: Für die Rennen in Assen ist anscheinend der neue Formel-E-Weltmeister Nyck de Vries im Gespräch. Ebenfalls interessant für Fans: Mittlerweile wurde der Kartenvorverkauf für das Saisonfinale am Norisring gestartet. Mehr Infos dazu im Netz unter www.dtm.com.

NASCAR: KURT BUSCH IM ZWEITEN 23XI-COCKPIT

Das Cup-Feld des Jahres 2022 fügt sich Personalie für Personalie zusammen. In der vergangenen Woche wurde ein weiteres schlecht gehütetes Geheimnis offiziell: Kurt Busch wechselt zum kommenden Jahr ins 23XI-Team von Denny Hamlin und Michael Jordan. Dieses setzt 2022 ein zweites Auto ein. Bubba Wallace stand im ersten Auto bereits fest.

NASCAR XFINITY: HALEY HOLT ERSTEN SAISONSIEG

Justin Haley holte sich in Daytona seinen ersten Saisonsieg in der zweiten NASCAR-Liga. A. J. Allmendinger machte den Doppelsieg für Kaulig Racing perfekt, womit er auch die Tabellenführung übernimmt. Anders als im Cup dauert die Regular Season an. Austin Cindric hat somit noch drei Rennen Zeit, die Gesamtführung zurückzuerobern.

NASCAR TRUCKS: CREED SIEGT BEI PLAYOFF-START

Die dritte NASCAR-Liga hat ihr erstes Playoff-Rennen schon hinter sich. Sieger in St. Louis wurde Sheldon Creed. Tabellenführer blieb trotz Technik-Gebrechen und letztlich nur P22 John Hunter Nemecheck, nachdem dieser die Regular Season dominierte und viele Playoff-Punkte hamstern konnte.

Porsche Supercup

Pereira Jubiläumssieger

Dylan Pereira und Ayhancan Güven holten beim 300. Rennen des Porsche Supercup einen Doppelsieg für BWT Lechner Racing. Tabellenführer Larry ten Voorde baut trotz eines Schreckmoments die Führung aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Niederländer aus dem Team GP Elite, der sich zuvor am Hungaroring mit seinem dritten Saisonsieg im vierten Rennen in die Sommerpause verabschiedet hatte, drehte in den Ardennen gleich wieder auf. Im regennassen Qualifying sicherte er sich klar die Pole-Position. Sein erster Verfolger in der Tabelle, Jaxon Evans (Martinet by Alméras), landete um rund acht Zehntelsekunden geschlagen auf dem vierten Platz.

Doch kurz nach dem Start schien die Jagd nach dem zweiten Supercup-Titel für Ten Voorde einen herben Rückschlag zu erleiden. Seite an Seite mit Pereira stürzte er sich erst Richtung Eau Rouge, um dann in Raidillon seitlich in den Lechner-Porsche zu rutschen. Davon drehte sich aber nicht etwa Pereira weg, sondern Ten Voorde legte eine Highspeed-Pirouette ein. Dabei hatte er Glück, dass er weder selbst irgendwo anschlug noch von anderen Autos getroffen wurde.



Lechner-Doppel zum Jubiläum: Pereira siegte im Regen von Spa vor Güven

PORSCHE

Nachdem er sich auf P14 eingereiht hatte, ging es noch vor bis auf P11, woraus nach Zeitstrafen für die Konkurrenz sogar Platz 9 wurde. Und noch mal Glück: Auch Evans erlebte kein problemloses Rennen. Statt Punkte gutzumachen, wurde er in einen Dreher geschickt und letztlich nur auf P13 gewertet.

Somit baute Ten Voorde seinen Vorsprung in der Tabelle sogar trotz des Schreckmoments weiter aus – als Nächstes steht am kommenden Wochenende sein Heimspiel in Zandvoort an.

Heinrich: Erstes Podest

Die Protagonisten im Kampf um den Sieg beim Jubiläumsrennen waren also andere. Pereira fuhr nur scheinbar zum ungefährdeten Start-Ziel-Sieg, der nur von Startplatz 9 kommende Teamkollege Güven machte nämlich immer Druck, wenn gerade nicht hinter dem Safety Car gefahren wurde und holte auch die schnellste Rennrunde.

Die dritte und letzte Safety-Car-Phase sorgte dafür, dass das Rennen hinter selbigem zu Ende ging. Damit konnte Güven keinen Angriff mehr starten und Pereira sich nach seinem ersten Saisonsieg auch als Jubiläumssieger feiern lassen. Zuvor hatte sich auch schon der Kampf um den letzten Podestplatz entschieden, wo sich der von Startplatz 10 kommende Laurin Heinrich (Nebulus Racing by Huber) durchsetzte und seinerseits zum ersten Supercup-Podium fuhr. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Ewig lange Sommerpause

Rund zweieinhalb Monate beträgt in diesem Jahr – unfreiwillig – die Sommerpause im höchsten deutschen Markenpokal. Bevor es in den langen Break ging, legte Tabellenführer Larry ten Voorde in Zandvoort noch mal nach.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Start in die zweite Saisonhälfte wurde jedoch nicht zur uneingeschränkten Triumphfahrt des Lokalmatadors. Im ersten Lauf musste er sich, von Pole gestartet, zunächst hinter Rudy van Buren einsortieren, der sich beim Erlöschen der Startampel die Führung geschnappt hatte. Ein kleiner Verbremser seines Landsmannes reichte, damit ten Voorde fünf Runden vor Schluss wieder vorbeikam und seinen bereits fünften Saisonsieg einfahren konnte. „Beim Start habe ich vielleicht etwas zu viel gewollt. Aber ich bin cool geblieben, habe auf einen Fehler gelauert und wurde belohnt“, sagte der Sieger dazu.

Monza statt Nürburgring

Das Sonntagsrennen an der Nordseeküste verlief mit P5 für den Gesamtführenden eher durchwachsen. Im Dreikampf um den letzten Podestplatz zog er gegen Leon Köhler und Jaap van Lagen den Kürzeren. Vorne sorgte Youngster Loek Hartog für Aufsehen: Am Start schob er sich an Polesetter Ayhancan Güven vorbei und führte – bis Runde elf. Dann zog der Porsche-Junior wieder vorbei. Sein zweiter Saisonsieg brachte ihm auch den zweiten Platz in der Gesamtwertung ein.

Dass die Sommerpause so lang ist, liegt übrigens an der Absage der Nürburgring-Rennen. Das Wochenende des ADAC GT Masters musste im August verschoben werden und wird im November nachgeholt. Das ist allerdings zu spät für viele Cup-Teams, die ihre Autos oft schon per Ende Oktober verkauft haben. Deshalb wird man in diesem Jahr gar nicht (!) am Nürburgring fahren. Fürs Ersatzrennen kehrt man nach Monza zurück, wo man am 25./26. September im Rahmen der GT Open endlich die Sommerpause beendet. ■



Güven: In Zandvoort mit zweitem Saisonsieg Tabellenplatz 2 erobert

PORSCHE


Selten ganz vorne, aber immer in der Spitzengruppe: Tabellenführer Fabian Kreim

BMW M2 CUP

BMW M2 Cup

Ein Rallye-Ass liegt vorn

Die Premierensaison des BMW M2 Cup im Rahmen der DTM hat sich mit munterem Markenpokal-Treiben schnell Freunde gemacht. Tabellenführer nach den ersten sechs Rennen ist Fabian Kreim.

Von: **Michael Bräutigam**

Steter Tropfen höhlt bekanntlich den Stein. So hat Rallye-Umsteiger Fabian Kreim zwar selten den allerschnellsten Speed im Feld, bringt aber stets gute Punkte nach Hause. Beim Saisonauftakt am Lausitzring war es zunächst Gaststarter Tim Heinemann, der das Geschehen bestimmte. Beinahe spielerisch gewann der amtierende Meister der DTM Trophy die beiden Läufe. Im ersten Lauf landete Kreim direkt dahinter, im zweiten Durchgang Salman Owega. Volle Punkte gab es jedoch für beide nicht, denn im M2 Cup sind auch Gäste punktberechtigt.

In Abwesenheit des Auftakt-Dominators ging es zwei Wochen später in Zolder hoch her. Markenpokal-typisch gab es einige Reibereien und Dreher. Abgerissene Stoßstangen und eingeklappte Spiegel rundeten den Auftritt im Feld ab. Samstagssieger in Zolder wurde Fabian Kreim. Der dreifache Deutsche Rallye-Meister holte damit seinen ersten Triumph auf der Rundstrecke.

Im Sonntagsrennen platzte der Knoten für Louis Henkefend. Der 21-Jährige aus Versmold war zuvor im Porsche Carrera Cup unterwegs, kennt sich im Markenpokal also aus. Nach dem ersten Sieg in Zolder war am Nürburgring gleich wieder Jubelstimmung angesagt. Nach durchwachsenem Qualifying fuhr er an die Spitze und holte mit dem zweiten Sieg in Folge auch erstmals die Tabellenführung.

Strafe für Henkefend

Nur einen Tag später war die wieder futsch. Zwar fuhr Henkefend auf abtrocknender Strecke als Zweiter hinter Premierensieger Nick Hancke ins Ziel, kassierte jedoch noch eine Zeitstrafe wegen Missachtung der Track Limits und fiel auf P6 zurück.

Den zweiten Platz und damit auch – um zwei Punkte – die Tabellenführung erbte Kreim. Nächster Event: Schon dieses Wochenende am Red Bull Ring. ■

Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup

Fixe Doppelspitze

Zur Saisonhalbzeit des Audi R8 Cup liegen Robin Rogalski und Tom Spitzenberger punktgleich an der Tabellenspitze.

Nachdem der Auftritt im Rahmen des ADAC Racing Weekend ebenso wie der ganze Event abgesagt werden musste, besteht der R8 Cup in seiner vierten Saison nach aktuellem Stand nur aus vier Events. Nach den jeweils zwei Rennen in Oschersleben und Assen ist also bereits Halbzeit angesagt.

Der Auftakt in Oschersleben sah zunächst einen Sieg von Titelverteidiger Tim Reiter. Der Schwabe verwies Spitzenberger auf P2, der im zweiten Lauf aber in dominanter Manier seinen überhaupt ersten Sieg im R8 Cup feiern konnte.

Assen wurde dann zur großen Show von Robin Rogalski. Der Meister von 2019, der auch schon einen DTM-Test absolvieren durfte, gewann sowohl das nasse erste wie das trockene zweite Rennen in den Niederlanden. Nach den bisherigen vier Rennen teilen sich Rogalski und Spitzenberger mit je 81 Punkten die Gesamtführung. ■ MBR


AUDI R8 CUP

Spitzenberger: In Oschersleben ersten Sieg gefeiert und jetzt Titelkandidat

Lamborghini Super Trofeo

Ein Duo dominiert

Nachdem das Rennjahr in der Super Trofeo bereits weit fortgeschritten ist, lohnt sich ein Blick in den V10-Markenpokal. Und der zeigt, dass sich ein Duo deutlich abgesetzt hat.

Die Fahrerpaarung der Stunde fährt für das Oregon-Team und besteht aus Leonardo Pulcini und Kevin Gilardoni. Das schweizerisch-italienische Duo hatte in Monza mit zwei fünften Plätzen noch einen eher schwächeren Auftakt. Von den sechs Rennen seither konnten sie jedoch vier gewinnen und sich in der Tabelle deutlich absetzen. „Wir haben zwar einen großen Vorsprung, aber es ist noch zu früh, um über die Meisterschaft zu sprechen", sagte Pulcini.

In der Pro-Am-Wertung haben Karol Basz/Andrzej Lewandowski sogar noch eine größere Führung. Bei den Am-Fahrern liegt der Franzose Claude-Yves Gosselin jedoch nur einen Punkt vor Ray Calvin. Dessen Team Leipert Motorsport hat am kommenden Wochenende am Nürburgring Heimspiel. ■ MBR


LAMBORGHINI

Vier Siege in acht Rennen: Gilardoni/Pulcini auf dem Weg zur Meisterschaft



Vorentscheidung

Fabio Quartararo siegte, seine Gegner patzten, so hat der Yamaha-Werkspilot einen WM-Vorsprung, der nur noch schwer aufzuholen ist. Doch der Podestplatz von Aleix Espargaró auf der Aprilia zeigt, wie unberechenbar die MotoGP ist.

Von: **Imre Paulovits**

Das schwarze Motorrad mit dem rot-weiß-grünen und gelben Dekor preschte pfeilschnell um den Kurs, und eine Sensation bahnte sich an. Noch nie hat es eine Aprilia in der MotoGP aufs Podest geschafft, und nun hatte sich Aleix Espargaró über die gesamte Distanz im Führungstrio aufgehalten. Dann aber griff Ducati-Werkspilot Jack Miller an und drückte sich vorbei. Doch der Spanier schlug zurück, setzte sich waghalsig neben die Ducati, und aus der Linkskurve heraus hängte er sie beim Beschleunigen wieder ab. Von da an gab es kein Vorbeikommen mehr. „Ich hatte gesehen, dass Espargarós Reifen auf der rechten Seite abgenutzter war als meiner", fasste Jack Miller knapp zusammen. „Dafür war er auf der linken Seite besser, er hatte einfach mehr Traktion."

Espargaró kreuzte das Ziel als Dritter, und die Emotionen, die danach ausbrachen, ließen all die harte, unermüdliche Arbeit vergessen, die das kleine Werk aus Noale und der unerschütterliche Kämpfer in den letzten Jahren in dieses Projekt gesteckt haben. Der 35-Jährige umarmte erst seine Frau Laura, dann jedes einzelne seiner Teammitglieder, dann sprang er über das Geländer des Parc Fermé und lief den ganzen langen Weg bis zur Aprilia-Box, um seine Zwillinge Max und Mia an sich zu drücken. „Das soll erst der Anfang sein", frohlockte er. „Ich denke, unser Paket hat das Potenzial, dass wir es von nun an öfter schaffen können, vielleicht gar noch weiter nach oben. Eigentlich wollte ich noch versuchen, Álex Rins anzugreifen und den zweiten Platz zu holen. Ich habe gar nicht mehr mit dem Angriff von Jack gerechnet, deswegen bin ich nicht mehr nah genug drangekommen."

> „Die Reifen haben sehr schnell nachgelassen. Aber ich konnte sie gut kontrollieren, so habe ich einen nach dem anderen überholt. Dann war ich plötzlich auf Podestkurs."
>
> Álex Rins

Daheim gibt es nun eine Menge zu feiern. Denn auch Bruder Pol hat in Silverstone endlich die schmerzhafte Eingewöhnungszeit mit der Honda RC213V hinter sich gebracht. Der jüngere Espargaró fuhr die Pole-Position heraus und führte das Rennen eine ganze Weile an – vor seinem Bruder. Schließlich wurde der jüngere Espargaró Fünfter und von seinem Team frenetisch gefeiert. „Es fühlt sich auch wie ein Sieg an", war er ganz außer sich. „Ich hoffe, dass es so weitergeht."

Sein Teamkollege Marc Márquez erlebte hingegen ein rabenschwarzes Wochenende. In FP1 stürzte er bei 274 km/h und kam erst nach einem Dutzend Überschlägen zum Stillstand. Er hatte sich zwar nichts gebrochen, doch Prellungen am ganzen Körper zugezogen. Als ihm im Warm-up bei geringem Tempo das Vorderrad wegrutschte, war er nicht einmal in der Lage, das Motorrad wieder vom Boden aufzuheben. Das hielt den achtfachen Weltmeister aber nicht davon ab, im Rennen wieder aggressiv zu Werke zu gehen. Als er Jorge Martín überholen wollte, verschätzte er sich, stürzte und riss den Spielberg-Sieger mit. „Zumindest kam er nach dem Rennen zu mir und hat sich entschuldigt", wiegelte Martín ab. „Aber er hat mein Rennen zerstört. Keiner von den Ducati-Piloten ist in den Trainings so viele Runden mit gebrauchten



Der Dominator: Fabio Quartararo (#20) fährt vorneweg, hinter ihm geht es um die Plätze rund

YAMAHA



MOTOGP

Das war nicht gut: Marc Márquez stürzte und brachte dabei Jorge Martín zu Fall



YAMAHA

Fabio Quartararo völlig emotional



MOTOGP

Erste Runde: Pol Espargaró (#44) führt, dahinter sein Bruder Aleix (#41), Bagnaia (#63), Martín und Quartararo (#20)

Reifen gefahren wie ich. Ich hatte sicherlich das Potenzial für Platz 2."

Der Dominator

Es gab aber niemanden, der es mit WM-Leader Fabio Quartararo hätte aufnehmen können. Seine Pace im FP4 war klar die schnellste, und er war der klare Favorit. Nachdem er sich am Anfang aus den Scherereien herausgehalten hatte, übernahm er in der fünften Runde die Führung und fuhr sich im Handumdrehen ein beruhigendes Polster heraus.

Auch die Suzukis kamen richtig in Fahrt. Besonders Álex Rins, der hier beim letzten Großbritannien-Grand-Prix vor zwei Jahren gewonnen hatte, trumpfte wieder auf. „Ich bin unheimlich glücklich, nach all den Stürzen, die ich mir eingehandelt habe, als ich in den bisherigen Rennen versucht habe, um das Podest zu kämpfen", freute sich der 25-jährige Spanier. „Es war nicht leicht vom zehnten Startplatz, aber ich habe das Motorrad und die Reifen gut managen können. Als ich an den Espargaró-Brüdern vorbei war, habe ich sogar leicht auf Quartararo aufgeholt."

Sein Teamkollege Joan Mir hatte anfangs eine ebenso gute Pace, fiel aber zum Schluss zurück. „Ich hatte mich zu Beginn des Rennens so wohlgefühlt", haderte der Weltmeister mit dem Schicksal. „Aber schon ab der siebten Runde begann mein Vorderreifen abzubauen, zum Schluss war er völlig fertig. Wir müssen verstehen, wie das passieren konnte."

Er war aber nicht der Einzige. Der bisherige WM-Zweite Francesco Bagnaia fiel gar auf den 14. Platz zurück und ist nun nur noch WM-Vierter. „Ich hatte das ganze Wochenende die Pace und die Konstanz, ich weiß nicht, was im Rennen passiert ist", knurrte der Ducati-Pilot. „Ich hatte zu keinem Zeitpunkt das Gefühl wie zuvor und überhaupt keinen Grip. Ich konnte zum Schluss gerade noch die Pace der Moto2 fahren. Fabio hat damit die Weltmeisterschaft bereits gewonnen, die 70 Punkte werden wir kaum aufholen können." In Aragón geht es in zwei Wochen weiter. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



VON AUSSEN SAH ES NACH EINEM LEICHTEN SIEG AUS ...

Es war zumindest ein schöner Sieg Der Start war zunächst schwierig, es war nicht einfach, die Fahrwerkabsenkung richtig anzuwenden, und es gab viel Gemenge. Dann war ich hinter den Espargaró-Brüdern und Bagnaia, die habe ich einen nach dem anderen überholt. Meine Pace war wirklich gut. Ich hätte nicht gedacht, dass ich in anderthalb Runden eine Sekunde wegziehen kann. Von da an habe ich das Rennen einfach genossen und habe auch nicht mehr zu sehr gepusht.

WAREN DIE WEICHEN REIFEN DIE RICHTIGE WAHL?

Ich denke ja. Aber ich habe mich auf den Geraden extra nicht in den Windschatten gesetzt, um den Vorderreifen nicht zu heiß werden zu lassen. Es war aber auch ziemlich kalt, vielleicht wäre es auch so kein Problem gewesen. Ich konnte bis zum Schluss hart bremsen, dort habe ich die meiste Zeit geholt.

SIE HABEN NUN 65 PUNKTE VORSPRUNG IN DER WM.

Es ist aber noch ein langer Weg. Mein Plan war bisher, bis Misano nicht über die Weltmeisterschaft nachzudenken. Deshalb will ich im Moment auch nicht drüber nachdenken. Das ist aber auch die beste Art, wie man seinen Vorsprung am besten ausbaut. Ich will mich nicht damit abmühen, die Punkte zu kalkulieren, ich will einfach Rennen gewinnen und um Podestplätze kämpfen. Dann sehen wir mal, wie ich Ende der Saison in der Weltmeisterschaft stehe.

Im Rennen erstarkt



POLARITY PHOTO

Es sah ganz und gar nicht so aus, als hätten die KTMs in Silverstone die Rennpace, um vorne mitzufahren. Doch dann wuchs Brad Binder wieder über sich hinaus und wurde Sechster – und Iker Lecuona folgte gleich hinter ihm.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Werkspilot Brad Binder brachte es auf den Punkt. „Wir können hier immer wieder eine schnelle Runde fahren, aber mit gebrauchten Reifen bekommen wir einfach keine Pace hin", redete der Südafrikaner gar nicht erst um die Probleme herum. „Ich konnte in FP3 die schnellste Zeit fahren, damit war ich für die Q2 qualifiziert, aber dort war ich absolut am Limit, und mehr als die zwölfte Startposition war nicht drin."

Doch dass Binder ein Sonntagsfahrer ist, sind wir von ihm gewohnt. Wie er im Rennen immer weiter nach vorne stürmte, war trotzdem beeindruckend, und sein Vorwärtsdrang hörte erst auf dem sechsten Platz auf. „Dabei hatte ich einen schlechten Start und habe gleich ein paar Plätze verloren", so Binder. „Ich hatte mit den neuen Reifen Probleme, es hat eine ganze Weile gedauert, bis ich in die Gänge kam. Aber als die Reifen nachließen, war ich in der Lage, einen soliden Rhythmus aufzubauen. Mein Team hat die richtige Reifenwahl getroffen, und ich hatte im Rennen das beste Motorrad, auf dem ich an diesem Wochenende saß. Sicherlich ist der sechste Platz nicht das, was wir anstreben, unter diesen Bedingungen aber doch ein versöhnlicher Ausgang."

Auch Iker Lecuona vom Tech3-Team, der für nächstes Jahr einen Platz sucht, um seine Karriere fortsetzen zu können, wuchs im Rennen über sich hinaus und landete auf dem siebten Platz: „Als ich im Warm-up Fünftschnellster war, wusste ich, dass ich einige Plätze gutmachen konnte, aber dass es gleich P7 wurde, ist ein Traum. Ich habe zu Beginn auf die Reifen aufgepasst, zum Schluss hat sich das ausgezahlt. Ich hatte einen sehr guten Rhythmus und konnte noch in der letzten Runde überholen."

Miguel Oliveira hingegen musste noch immer seine in Spielberg angebrochene rechte Hand mit Eisbeuteln kühlen und haderte dazu mit Grip-Problemen. ■

KOMMENTAR

DIE ERSTEN SECHS PLÄTZE DER MOTOGP wurden von sechs verschiedenen Fabrikaten besetzt. Das hat es in der Königsklasse zuletzt vor 49 Jahren gegeben. Damals, beim Grand Prix von Jugoslawien in Opatia 1972, liefen hinter der unschlagbaren MV Agusta von Giacomo Agostini eine Yamaha, eine König, eine Suzuki, eine Husqvarna und eine Kawasaki ein. Allerdings hatte der 15-fache Weltmeister die Konkurrenz auf dem gefährlichen Straßenkurs entlang der Adria-Küste um eine Minute und 42 Sekunden abgehängt. Der wackere Paul Eickelberg blieb noch in einer Runde mit dem Über-Sieger, alle anderen waren überrundet. Diesmal lag der Sechste, Brad Binder, ganze zwölf Sekunden zurück, und auch der kleinste Hersteller Aprilia hat es aufs Podest geschafft. Die Königsklasse sorgt für immer mehr Superlative und ist besser als je zuvor.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

BESUCH BEI DER FORMEL 1
Bevor sie sich in Silverstone ans Rennwochenende machten, statteten einige MotoGP-Piloten den in der Nähe angesiedelten Formel-1-Werken einen Besuch ab. WM-Leader Fabio Quartararo, der vom gleichen Energydrink-Hersteller unterstützt wird wie Mercedes-Werksfahrer Lewis Hamilton, setzte sich dabei in den Simulator und fuhr nach etwas Üben gleich konkurrenzfähige Zeiten. Sogleich wurde er in Silverstone damit bombardiert, ob er gedenkt, auf vier Räder umzusteigen. „Später vielleicht", meinte der hochtalentierte Südfranzose. „Erst einmal will ich Weltmeister in der MotoGP werden." Weltmeister Joan Mir und sein Suzuki-Teamkollege Álex Rins waren derweil bei Williams. Rins durfte sich in den FW18 von Damon Hill setzen, mit dem der Brite 1996 Weltmeister wurde. „Das war ein unvergessliches Gefühl", schwärmte der Silverstone-Sieger von 2019. Zum Schluss lieferten sich Mir und Rins noch Duelle auf der Formel-1-Spielkonsole.

TREFFEN MIT DEM IDOL
Die Márquez-Brüder statteten vor dem Grand Prix Manchester City einen Besuch ab, wo sie ihren Landsmann, die Trainer-Legende Pep Guardiola, trafen. Sie unterhielten sich über die mentalen Seiten ihrer Sportarten und den Weg, der zum Sieg führt. „Wenn Marc auch verletzt war und erst wieder an die Spitze muss, bin ich mir sicher, dass er es wieder schaffen wird", so Guardiola, der den achtfachen Weltmeister bereits 2011 in Barcelona traf.

VOLLE TRIBÜNEN
Welch ein Genuss für die britischen Fans: Mit Gesundheits-Zertifikat konnten sie ungehindert auf die Tribünen. 142 000 von ihnen strömten übers Wochenende zum Traditionskurs und machten die Rennen wieder zu einem Volksfest. Auch die Einschränkungen für die Journalisten wurden gelockert: Sie dürfen jetzt ins Fahrerlager und auf die Service-Wege.

ABSCHIED VOM DOKTOR
In der Auslaufzone von Turn 1 war auf einer großen Fläche „Grazie Vale" aufgemalt, und an den Ständen mit den Kappen und T-Shirts des neunfachen Weltmeisters standen die Fans Schlange. Rossi wollte sich mit einem guten Resultat bedanken, doch auch er bekam im Rennen Reifenprobleme. ■ IP



MOTOGP

Fabio Quartararo bei Mercedes-Formel 1: Vierrad-Karriere?

MOTOGP-ERGEBNISSE

Silverstone (GB) – 29. August 2021 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,000 km über 20 Runden à 5,900 km. 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 24 Grad. Schnitt des Siegers: 175,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	40.20,579 min	330,2 km/h	2.00,098 min	S/M	25
2.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+2,663 sec	333,3 km/h	2.00,502 min	M/M	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+4,105 sec	336,4 km/h	2.00,579 min	M/M	16
4.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	20	+4,254 sec	339,6 km/h	2.00,442 min	M/M	13
5.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	20	+8,462 sec	337,5 km/h	2.00,600 min	M/S	11
6.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+12,189 sec	333,3 km/h	2.00,776 min	M/M	10
7.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	20	+13,560 sec	330,2 km/h	2.00,778 min	M/M	9
8.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+14,044 sec	335,4 km/h	2.00,760 min	M/S	8
9.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	20	+16,226 sec	328,2 km/h	2.00,647 min	S/M	7
10.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	20	+16,287 sec	332,3 km/h	2.00,970 min	M/M	6
11.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	20	+16,339 sec	337,5 km/h	2.00,708 min	M/M	5
12.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	20	+17,696 sec	335,4 km/h	2.01,080 min	M/S	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+18,285 sec	330,2 km/h	2.00,703 min	S/S	3
14.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	20	+20,913 sec	338,5 km/h	2.00,840 min	S/M	2
15.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	20	+21,018 sec	333,3 km/h	2.01,042 min	M/M	1
16.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	20	+22,022 sec	329,2 km/h	2.01,237 min	M/M	-
17.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	20	+23,232 sec	330,2 km/h	2.01,226 min	M/M	-
18.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+29,758 sec	331,2 km/h	2.00,949 min	M/M	-
19.	Jake Dixon (GB)	Yamaha YZR-M1	20	+50,845 sec	323,3 km/h	2.02,752 min	S/M	-
	Nicht gewertet:							
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	1	+19 Runden	318,5 km/h	3.11,159 min	M/M	-
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	0	+20 Runden	321,4 km/h	-	M/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	P. Espargaró	1.58,889 min
2.	Bagnaia	1.58,911 min
3.	Quartararo	1.58,925 min
4.	Martín	1.59,074 min
5.	M. Márquez	1.59,086 min
6.	A. Espargaró	1.59,273 min
7.	Miller	1.59,368 min
8.	Rossi	1.59,531 min
9.	Zarco	1.59,579 min
10.	Rins	1.59,639 min
11.	Mir	1.59,763 min
12.	Bider	1.59,977 min
13.	Bastianini	1.59,553 min
14.	Marini	1.59,764 min
15.	Nakagami	1.59,881 min
16.	Petrucci	1.59,997 min
17.	A. Márquez	2.00,117 min
18.	Lecuona	2.00,131 min
19.	Crutchlow	2.00,217 min
20.	Oliveira	2.00,391 min
21.	Dixon	2.00,869 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	206
2.	Mir	141
3.	Zarco	137
4.	Bagnaia	136
5.	Miller	118
6.	Binder	108
7.	Viñales	95
8.	Oliveira	85
9.	A. Espargaró	83
22.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	234
2.	Ducati	225
3.	KTM	162
4.	Suzuki	158
5.	Honda	115
6.	Aprilia	84

WM-STAND TEAMS

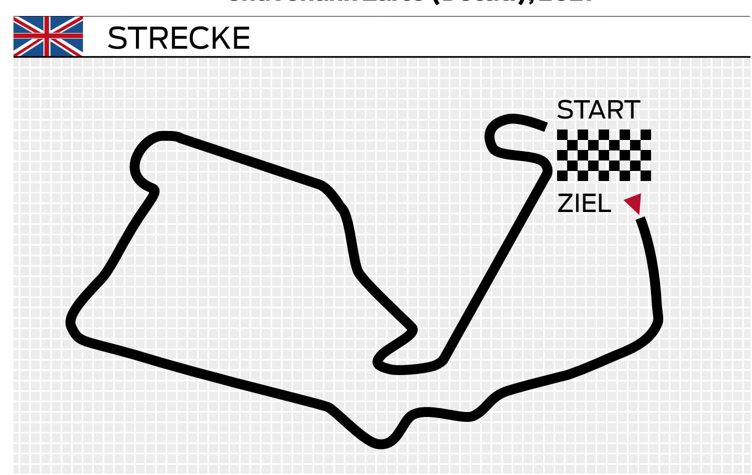
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	301
2.	Ducati Lenovo Team	254
3.	Pramac Racing	205
4.	Team Suzuki Ecstar	205
5.	Red Bull KTM Factory Racing	193
6.	Repsol Honda Team	118
7.	LCR Honda	107
8.	Aprilia Racing Team Gresini	87
9.	Tech3 KTM Factory Racing	69
10.	Petronas Yamaha SRT	68

„Ich würde auf Fabio Quartararo als Weltmeister wetten. Niemand hat im Moment seinen Speed. Ich hätte aber schon vor fünf Rennen auf ihn gewettet.“

Marc Márquez

SILVERSTONE (GB) 5,900 KM

Rundenrekord: **1.59,936, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.58,168, Marc Márquez (Honda), 2019**
Topspeed-Rekord: **339,6 km/h, Jack Miller (Ducati) und Johann Zarco (Ducati), 2021**

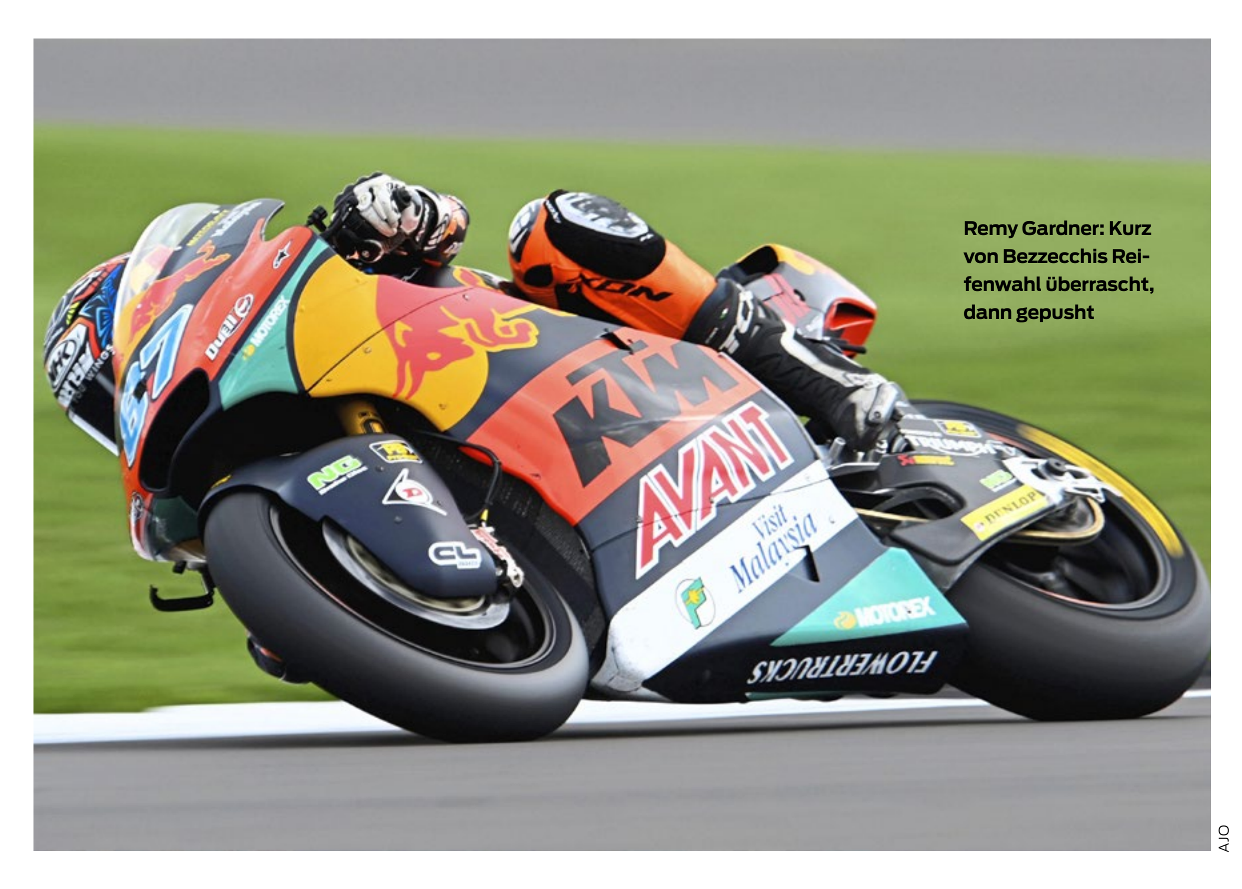




MOTOGP

Álex Rins, Fabio Quartararo und Aleix Espargaró (v.l.): buntes MotoGP-Podest

Remy Gardner zementiert mit Sie



Remy Gardner: Kurz von Bezzecchis Reifenwahl überrascht, dann gepusht

AJO

Mit einem perfekten Wochenende schlug WM-Leader Remy Gardner zurück. Nach dem Sturz von Raúl Fernández ist er nun auf WM-Kurs, doch auch Bezzecchi holt auf.

Von: **Imre Paulovits**

Vor 35 Jahren gewann Wayne Gardner den Grand Prix von Silverstone und zementierte damit seinen zweiten WM-Rang 1986 bei den 500ern. Nun hat sein Sohn Remy an gleicher Stelle gewonnen, doch der Filius will die Moto2-WM gewinnen. Er ist auf dem besten Weg dazu, denn sein Teamkollege Raúl Fernández, der ihm zuletzt in der Tabelle gefährlich nah gekommen ist, stürzte vier Runden vor Schluss an siebter Stelle liegend. „Man darf nicht vergessen, dass Raúl ein Rookie ist. Es war der erste grobe Fehler, den er dieses Jahr gemacht hat“, wiegelte

Dovizioso soll mit Yamaha zurückkehren

Bei Yamaha wurde alles auf den Kopf gestellt: Franco Morbidelli soll bei seiner Rückkehr gleich ins Werksteam und seinen Platz soll Andrea Dovizioso übernehmen – auch 2022.

Von: **Imre Paulovits**

Yamaha hat Nägel mit Köpfen gemacht und bereits die Weichen für das nächste Jahr gestellt. „Es ist noch nichts unterschrieben, aber mündlich vereinbart, deshalb kann ich sagen, dass wenn Franco Morbidelli von seiner Knieverletzung zurückkehrt, wir ihn gleich in das Werksteam aufsteigen lassen, wo er auch nächstes Jahr fahren soll“, verriet Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis. „Seinen Platz soll Andrea Dovizioso übernehmen, wir haben auch mit ihm und seinem Management eine mündliche Vereinbarung getroffen. Er soll auch nächstes Jahr in unserem Satelliten-Team fahren.“ Bis Aragón hat Cal Crutchlow eine Vereinbarung, dass er die Werks-Yamaha fährt, ab Misano in drei Wochen könnte die neue Yamaha-Aufstellung bereits in die Wirklichkeit umgesetzt werden.

Auch Yamahas Satelliten-Team muss für 2022 neu aufgestellt werden. Nach Petronas ist ebenso der Sepang International Circuit aus dem Projekt ausgestiegen, Team-Prinzipal Razlan Razali und Marketing-Chef Johan Stigefelt stellen das Team nun völlig neu auf. Ihre Moto2- und Moto3-Teams werden eingestellt, man konzentriert sich ganz auf die MotoGP. In Misano in drei Wochen wollen sie das neue Team vorstellen. Ob Teamchef Wilco Zeelenberg weiter dabei sein wird, muss sich zeigen. Der Holländer hat auch ein Angebot von Suzuki für den seit Davide Brivios Weggang in die Formel 1 vakanten Platz des Teamchefs. Auch der zweiten Platz neben Dovizioso ist noch ungewiss, Darryn Binder soll gleich aus der Moto3 in die höchste Liga aufsteigen.

Derweil könnte auch der geschasste Maverick Viñales noch in diesem Jahr wieder fahren. Der 26-jährige Spanier hat am 31. August und am 1. September einen Testtermin mit Aprilia in Misano. Dort soll er sich auf die RS-GP21 gewöhnen und sie auf ihn eingestellt werden, dann könnte auch er schon am 17. September für die Italiener im Rennsattel sitzen. ■

Andrea Dovizioso: Schon Mitte September wieder in der MotoGP?

MUC-OFF

g WM-Führung

Teamchef Aki Ajo ab. „Bezzecchi ist mit weichen Reifen ins Rennen gegangen, ich war mir sicher, dass sie nach zehn Runden schwer nachlassen werden. Aber er hielt seine Pace“, wunderte sich Gardner. „So musste ich hart pushen, um ihn am Ende abzuhängen.“

„Es war ein wirklich tolles Wochenende“, freute sich Bezzecchi. „Wir haben etwas gefunden, mit dem wir den weichen Reifen schonend und schnell bewegen können. Die Pole-Position und dieser zweite Platz geben mir Zuversicht für den WM-Kampf.“

Zum ersten Mal seit Valencia 2019 konnte Jorge Navarro mit der Boscoscuro aufs Podest. „Ich muss eine andere Linie fahren als die Kalex“, erzählte der 25-jährige Spanier. „Sie haben mehr Traktion, deshalb muss ich mehr Schwung durch die Kurven nehmen. Aber ich habe hier einen sehr guten Rhythmus gefunden.“

Marcel Schrötter hatte ein durchwachsenes Wochenende. In FP1 brach eine Schelle des Kühlwasserschlauchs, der 28-Jährige verlor nicht nur wertvolle Trainingszeit, sondern bekam auch eine Long-Lap-Penalty, weil er die schwarz-orange Flagge übersehen hat. „Das ist eine Schelle, die nie aufgemacht wird“, wunderte sich Teamchef Jürgen Lingg. Vom 15. Startplatz aus startend kämpfte sich Schrötter trotz der Strafe auf Platz 13 vor. „Ich habe alles gegeben, jede Runde versucht, mich zu verbessern, und zum Ende des Rennens lief es ganz gut. Wir sind aber nicht hier, um Dreizehnter zu werden. Wir müssen sehen, warum wir uns an diesem Wochenende schwertaten, denn bis hierher hatten wir definitiv einen Aufwärtstrend.“

Tom Lüthi wurde vom 17. Startplatz aus Elfter. „Meine Startposition war nicht gut, aber ich habe gleich von Beginn an einen guten Rhythmus gefunden“, freute sich der Schweizer. „Schließlich konnte ich mich an die Spitze meiner Gruppe vorkämpfen und gar noch einen Vorsprung rausfahren.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM
Der Grand Prix in Silverstone war in den 1980er-Jahren am ersten Augustwochenende, und dorthin will man ihn 2022 wieder legen. „Wir wollen das möglichst beste Wetter für diesen WM-Lauf haben“, so Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta.

MOTOGP
Lorenzo Savadori versuchte drei Wochen nach seinem Knöchelbruch in Silverstone wieder zu fahren, musste aber nach dem ersten Trainingstag aufgeben.

MOTOGP
Das VR46-MotoGP-Projekt von Valentino Rossi ist finanziell ins Stocken geraten. Ursprünglich sollte die erste Rate des Sponsorgeldes aus Saudi-Arabien vor dem Silverstone-Wochenende eintreffen, was ausblieb. Nun hat man die Frist auf das nächste Wochenende verlängert, Rossi sieht sich aber bereits um, wie er das Projekt mit seinen bisherigen Sponsoren stemmen kann.

MOTOGP
Jorge Martín fuhr im Qualifying eine Fabelzeit von 1.58,002, doch diese wurde schnell gestrichen. Er hatte die innere kurze Streckenverbindung in Turn 8 genommen, um in der Runde danach den Windschatten von Marc Márquez zu nutzen.

MOTO2
Triumph hat seinen Vertrag als Motorenlieferant der mittleren Grand-Prix-Klasse um weitere drei Jahre bis Ende 2024 verlängert. Für das nächste Jahr bekommt der 765-ccm-Motor etwas mehr Spitzenleistung und ein enger gestuftes Getriebe. Triumph will sein Motorsport-Engagement auch erweitern. Neben der Moto2 soll die Daytona 765 in der neu aufgestellten Supersport-WM mitfahren, dazu will sich Triumph mit im Offroad beteiligen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 29. August 2021 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,200 km über 18 Runden à 5,900 km. 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	18	37.31,642 min	2.04,340 min	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	18	+0,481 s	2.04,326 min	20
3.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	18	+1,930 s	2.04,312 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	18	+2,284 s	2.04,414 min	13
5.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	18	+6,952 s	2.04,852 min	11
6.	Augusto Fernández (E)	Kalex	18	+7,059 s	2.04,804 min	10
7.	Áron Canet (E)	Boscoscuro	18	+10,706 s	2.05,085 min	9
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	18	+12,842 s	2.05,182 min	8
9.	Ai Ogura (J)	Kalex	18	+12,877 s	2.05,134 min	7
10.	Joe Roberts (USA)	Kalex	18	+14,344 s	2.05,351 min	6
11.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	18	+20,112 s	2.05,521 min	5
12.	Celestino Vietti (I)	Kalex	18	+22,371 s	2.05,584 min	4
13.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	18	+22,525 s	2.05,381 min	3
14.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	18	+23,672 s	2.05,839 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	18	+24,116 s	2.05,349 min	1
16.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	18	+26,847 s	2.05,769 min	-
17.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	18	+26,996 s	2.05,827 min	-
18.	Tony Arbolino (I)	Kalex	18	+27,206 s	2.05,864 min	-
19.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	18	+27,414 s	2.05,818 min	-
20.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	18	+32,368 s	2.06,130 min	-
21.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	18	+38,614 s	2.06,120 min	-
22.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	18	+39,074 s	2.06,165 min	-
23.	Barry Baltus (B)	NTS	18	+39,117 s	2.06,204 min	-
	Nicht gewertet:					
	Raul Fernández (E)	Kalex	14	+4 Runden	2.05,156 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	13	+5 Runden	2.05,590 min	-
	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	12	+6 Runden	2.06,788 min	-
	Stefano Manzi (I)	Kalex	9	+9 Runden	2.05,619 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	5	+13 Runden	2.05,728 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	231
2.	R. Fernández	187
3.	Bezzecchi	179
4.	Lowes	127
5.	Canet	92
6.	A. Fernández	92
7.	Di Giannantonio	91
8.	Ogura	87
9.	Schrötter	75
22.	Lüthi	16

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	300
2.	Boscoscuro	125
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	418
2.	Sky Racing Team VR46	225
3.	Elf Marc VDS Racing Team	219
6.	Liqui Moly IntactGP	108

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	2.03,988 min
2.	Navarro	2.04,061 min
3.	Lowes	2.04,069 min
4.	Gardner	2.04,195 min
5.	R. Fernández	2.04,209 min
6.	Di Giannantonio	2.04,372 min
7.	A. Fernández	2.04,588 min
8.	Canet	2.04,636 min
9.	Vierge	2.04,815 min
10.	Roberts	2.05,036 min
11.	Bulega	2.05,057 min
12.	Manzi	2.05,123 min
13.	Bendsneyder	2.05,132 min
14.	Ogura	2.05,199 min
15.	Schrötter	2.05,255 min
16.	Aldeguer	2.05,504 min
17.	Lüthi	2.05,754 min
18.	Chantra	2.05,880 min
19.	Beaubier	2.05,272 min
20.	Garzo	2.05,613 min
21.	Arenas	2.05,640 min
22.	Arbolino	2.05,657 min
23.	Vietti	2.05,788 min
24.	Corsi	2.05,838 min
25.	Baldassarri	2.05,841 min
26.	Syahrin	2.05,879 min
27.	Ramirez	2.05,885 min
28.	Baltus	2.05,925 min

Romano Fenati gewinnt für Tea

Letztes Jahr konnte Romano Fenati zwar in Misano gewinnen, er wurde aber nur WM-14. Nun schickt sich der 25-jährige Routinier an, sich gar in den WM-Kampf einzumischen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Romano Fenati hat in seiner mittlerweile seit 2012 andauernden Karriere viele Höhen und Tiefen erlebt, aber das Wochenende in Silverstone dürfte der bisherige absolute Höhepunkt gewesen sein. Es gab eigentlich keinen einzigen Augenblick, an dem er nicht der überragende Mann auf der Strecke war. Dazu ist bei dem 25-jährigen Italiener mittlerweile eine Ruhe eingekehrt, die man früher vermisst hat, und er hat auch sein Temperament, das ihm in der Vergangenheit viel Schaden zugefügt hat, im Griff. „Ich bin zwar dieselbe Person, aber eine andere Persönlichkeit", gibt er selber zu. „Ich bin mit den Jahren gereift, habe aus meinen Fehlern gelernt, und ich weiß mittlerweile, dass man nichts mit dem Kopf durch die Wand erreichen kann."

Entsprechend hat er sein Motorrad mit seinem Team über die Saison verfeinert, hat die Husqvarna immer weiter auf seinen Fahrstil perfektioniert. Zunächst ging es ihm darum, für die Stop-and-go-Strecken das Gefühl für die Gabel und die Bremsstabilität hinzubekommen, doch in Silverstone verfolgte er eine andere Philosophie. „Hier gibt es weniger harte Bremszonen, dafür ist es umso wichtiger, dass ich in den schnellen Kurven meine Linien fahren kann", verriet er. Das war auch eindrucksvoll zu sehen, niemand konnte ihm in den ersten beiden schnellen Kurven und im Abschnitt von Turn 8 und 9 folgen. Auch Teamchef Peter Öttl war begeistert: „Romanos Arbeitsweise ist phantastisch. Er arbeitet für sich, sucht keine Anhaltspunkte bei den anderen. Silverstone passt mit den schnellen Kurven auch zu seinem Fahrstil. Dazu hat er mit dem Team ein perfektes Setting ausgetüftelt und die richtige Reifenwahl getroffen. In allen Sitzungen Schnellster und ein Sieg, besser kann man es an einem Wochenende einfach nicht machen."

Doch nicht nur Fenatis Leistung musste in Silverstone hoch angerechnet werden, sondern auch die von Niccolò Antonelli, der hinter ihm Zweiter wurde: Der Italiener fuhr mit einer in Spielberg gebrochenen rechten Hand! „Ich wusste gar nicht, ob ich so überhaupt fahren kann", verriet der 25-jährige Italiener. Dann hängte er sich aber an Fenati dran und blieb ihm bis drei Runden vor Schluss auch an den Fersen, bis seine Kraft und seine Reifen nachgaben.

Die beiden WM-Spitzenreiter Pedro Acosta und Sergio García erlebten in Silverstone ein Waterloo. Vom 22. und 24. Startplatz aus gestartet, blieben sie ziemlich das ganze Rennen zusammen – bis auf die letzte Runde. Acosta schaffte immerhin P11, García fiel als 16. aus den Punkten! ■



MOTOGP

Moto3

Zumindest Salac in den Punkten

Filip Salac landete nach einem verheißungsvollen Qualifying auf Platz 14, der verletzte Ryusei Yamanaka wurde 23. Doch das Team bereitet sich bereits auf die Zukunft vor.

Für Ryusei Yamanaka begann das Zittern schon vor dem Wochenende. Nachdem er sich bei einem Sturz im Training vor zwei Wochen an der Schulter verletzt hatte, wusste er gar nicht, ob er überhaupt für fit erklärt wird. Die intensive Vorbereitung zahlte sich für den Japaner jedoch aus, und er bekam die Renngenehmigung. Er fand während des ersten Trainingstages auch einen Weg, mit dem er schmerzfreier fahren konnte. So wollte er in FP3 gleich in Q2 einziehen, doch Silverstone war für den Japaner komplettes Neuland. So gelang ihm die Vorgabe nicht und er musste mit Startplatz 20 Vorlieb nehmen.

Auch bei Filip Salac lief nicht alles nach Plan. In FP2 noch Sechstschnellster, wurde ihm ein Sturz zum Verhängnis und er musste durch die Q1. Dann konnte er sich aber mächtig steigern und so von Startplatz 6 ins Rennen gehen. Doch damit war das Highlight auch schon erreicht. Salac hatte bereits während der ersten paar Runden Mühe, die hohe Pace der vorderen Gruppe zu fahren, und fiel weit zurück. Der Tscheche verbesserte sich aber in der zweiten Rennhälfte und konnte mehr Konstanz aufbauen, so beendete er das Rennen zumindest auf Position 14 und in den Punkten. „Der Renntag war eine Herausforderung für mich", gestand Salac. „Ich war anfangs sehr zurückhaltend unterwegs, da ich nicht noch einmal stürzen wollte. Gegen Schluss war ich wieder viel sicherer unterwegs und hatte einige gute Zweikämpfe. Mit dem Resultat haben wir unser Ziel aber nicht erreicht."



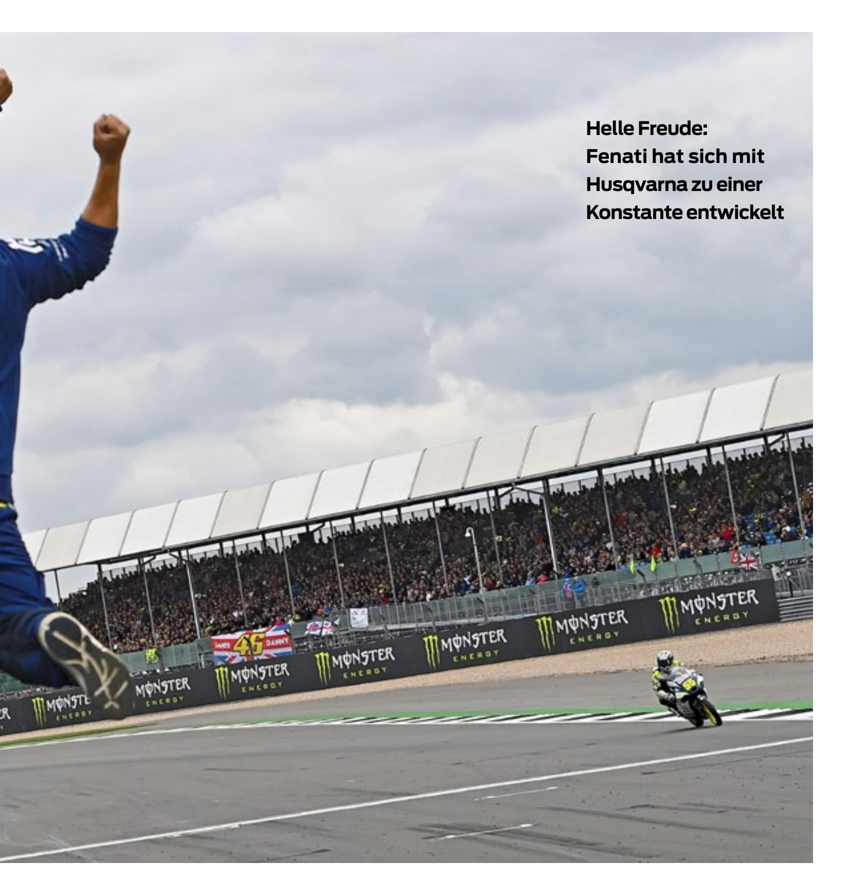
LEKL

Salac: Nach dem tollen Quali-Ergebnis im Rennen mehr erwartet

Yamanaka fiel zunächst zwei Plätze zurück. Nach knapp drei Runden fand er jedoch seinen Rhythmus und konnte einige Plätze gutmachen. Bis kurz vor Schluss lag der Japaner auf dem 21. Platz, verlor in der letzten Runde jedoch noch zwei Plätze und beendete das Rennen auf Platz 23. „Ich hätte natürlich mehr gewollt", so Yamanaka. „Allerdings muss ich mit meiner Leistung in Anbetracht meiner Verletzung zufrieden sein."

Teamchef Florian Prüstel denkt derweil bereits an die Zukunft. „Ich habe lange nach jemandem gesucht, der als authentischer, erfahrener Experte die Betreuung unserer Fahrer übernehmen kann. Mit Tom Lüthi habe ich ihn gefunden, ich freue mich schon auf die Zusammenarbeit im nächsten Jahr." ■ IP

m von Peter Öttl



Helle Freude: Fenati hat sich mit Husqvarna zu einer Konstante entwickelt

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 29. August 2021 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,300 km über 17 Runden à 5,900 km. 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	17	37.26,974 min	2.11,430 min	25
2.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	17	+1,679 s	2.11,428 min	20
3.	Dennis Foggia (I)	Honda	17	+2,107 s	2.11,458 min	16
4.	Izan Guevara (E)	GasGas	17	+2,154 s	2.11,347 min	13
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	17	+7,475 s	2.11,426 min	11
6.	Jaume Masiá (E)	KTM	17	+7,541 s	2.11,494 min	10
7.	Darryn Binder (ZA)	Honda	17	+7,559 s	2.11,363 min	9
8.	Deniz Öncü (TR)	KTM	17	+14,523 s	2.11,530 min	8
9.	Riccardo Rossi (I)	KTM	17	+14,541 s	2.11,685 min	7
10.	Carlos Tatay (E)	KTM	17	+20,503 s	2.12,172 min	6
11.	Pedro Acosta (E)	KTM	17	+21,898 s	2.11,776 min	5
12.	John McPhee (GB)	Honda	17	+21,859 s	2.11,350 min	4
13.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	17	+22,028 s	2.12,331 min	3
14.	Filip Salac (CZ)	KTM	17	+22,107 s	2.12,267 min	2
15.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	17	+22,157 s	2.12,352 min	1
16.	Sergio García (E)	GasGas	17	+22,444 s	2.12,071 min	-
17.	Stefano Nepa (I)	KTM	17	+22,331 s	2.11,761 min	-
18.	Xavier Artigas (E)	Honda	17	+22,580 s	2.11,960 min	-
19.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	17	+25,215 s	2.12,259 min	-
20.	Alberto Surra (I)	KTM	17	+27,518 s	2.12,235 min	-
21.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	17	+32,821 s	2.12,270 min	-
22.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	17	+33,015 s	2.12,307 min	-
23.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	17	+33,310 s	2.12,773 min	-
24.	Yuki Kunii (J)	Honda	17	+52,820 s	2.14,317 min	-
25.	Maximilian Kofler (A)	KTM	17	+52,858 s	2.13,434 min	-
	Nicht gewertet					
	Andrea Migno (I)	Honda	5	+12 Runden	2.11,534 min	-
	Kaito Toba (J)	KTM	2	+15 Runden	2.11,437 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	201
2.	García	155
3.	Fenati	132
4.	Foggia	118
5.	Masia	105
6.	Binder	95
7.	Antonelli	87
8.	Sasaki	71
20.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	255
2.	Honda	220
3.	GasGas	180
4.	Husqvarna	136

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	306
2.	Valresa GasGas Aspar Team	214
3.	Leopard Racing	148
4.	Sterilgarda Max Racing Team	148
5.	Petronas Sprinta Racing	148
6.	Red Bull KTM Tech3	124
7.	Indonesian Gresini Racing Moto3	120
8.	Avintia Esponsorama Moto3	114
9.	Rivacold Snipers Team	93
10.	CarXpert PrüstelGP	75

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Fenati	2.11,325 min
2.	Rodrigo	2.11,368 min
3.	Rossi	2.11,522 min
4.	Migno	2.11,590 min
5.	Antonelli	2.11,715 min
6.	Salac	2.11,803 min
7.	Alcoba	2.11,850 min
8.	Foggia	2.11,885 min
9.	Öncü	2.12,391 min
10.	Masiá	2.12,512 min
11.	Guevara	2.12,535 min
12.	Nepa	2.12,591 min
13.	Suzuki	2.12,705 min
14.	Tatay	2.12,927 min
15.	McPhee	2.13,074 min
16.	Binder	2.13,643 min
17.	Sasaki	2.14,265 min
18.	Fellon	2.12,144 min
19.	Fernández	2.12,439 min
20.	Yamanaka	2.12,625 min
21.	Surra	2.12,695 min
22.	Acosta	2.12,708 min
23.	Kunii	2.12,921 min
24.	Garcia	2.13,017 min
25.	Artigas	2.13,186 min
26.	Toba	2.13,236 min
27.	Kofler	2.13,952 min

Moto3

Schwieriges Wochenende für Kofler

Maximilian Kofler erlebte in Silverstone ein Wochenende zu Abhaken. Nach P27 in der Quali reichte es auch im Rennen nur zu Platz 25.

Schon am Samstag war zu erkennen, dass Maximilian Kofler nicht an sein phantastisches Ergebnis vom ersten Spielberg-Wochenende anknüpfen kann, wo er nach über zwei Monaten Verletzungsausfall sensationeller Neunter wurde. „Schon in der Qualifikation lief es für das ganze Team überhaupt nicht", so Kofler. „Im Warm-up waren wir dann wieder ganz gut unterwegs, dieses Tempo konnte ich aber nicht in das Rennen mitnehmen. Es lief einfach überhaupt nicht, aber leider gibt es eben solche Tage. Silverstone war zum Vergessen. Das Ergebnis ist aber abgehakt und jetzt heißt es: voller Fokus auf das nächste Rennen." Dass sein Teamkollege Kaito Toba stürzte, machte die Stimmung im Team nicht besser. Der Japaner hat aber bereits seinen Vertrag für das nächste Jahr verlängert. Kofler hofft nun, dass er in den nächsten Rennen wieder an seine Form vom Red Bull Ring anknüpfen kann. Der 21-Jährige aus Attnang-Puchheim hätte es verdient, in der WM zu verbleiben. ■



POLARITY PHOTO

Kofler: Keine Freude an Silverstone

Aus Konkurrenten werden Kameraden: Florian Alt und Ilya Mikhalchik haben in jeder Hinsicht gewonnen

Ein Volltreffer

EISELE

Im Infield steht der riesige Bulle aus rostigem Stahl zur Begrüßung. Die Wiesen in der Steiermark leuchten in sattem Grün. Doch die Idylle auf dem Red Bull Ring hat es in sich und in der IDM Superbike 1000 völlig neue Konstellationen aufgeworfen.

Von: **Anke Wieczorek**

Verlieren kann er nicht. Das hat Ilya Mikhalchik nicht gelernt, und das liegt auch nicht in der Mentalität des Ukrainers. Auf dem Red Bull Ring musste der Meisterschaftsführende von EGS-alpha-Van-Zon-BMW gleich zwei Mal in den sauren Apfel beißen. In beiden Rennen unterlag der 25-Jährige dem Deutschen Florian Alt, im ersten zusätzlich auch noch Markus Reiterberger. Die Miene von Mikhalchik war entsprechend verfinstert. Allmählich taute „Iceman" aber doch noch auf und konnte sich ein Grinsen nicht verkneifen. Siege waren nämlich gar nicht nötig gewesen. Der Auftrag lautete vielmehr, vor seinem größten Titelkonkurrenten Valentin Debise (Kawasaki Weber-Motos Racing) ins Ziel zu kommen. Und am Ende des Tages hatte Mikhalchik seinen Job erfüllt, wenn auch nicht wie gewollt.

Die ganz große Show lieferte Florian Alt ab. Im Qualifying hatte er dem nachfolgenden Reiterberger eine halbe Sekunde Rückstand in der schnellsten Runde aufgebrummt. Auf dem Papier wirkt das kleinlich, auf der Rennstrecke sind es Welten. Reiterberger pilotierte in der Steiermark erstmals die BMW M 1000 RR, sein IDM-Comeback in Schleiz hatte er mit dem ausgereizten Vorgängermodell S 1000 RR gegeben.

Im ersten Rennen musste Alt die Führung abgeben und verlor erst auch ein paar Plätze, machte sich aber keinen Kopf, denn in manchen Streckenabschnitten fielen dicke Regentropfen vom Himmel. Alt rechnete mit einem Abbruch des Laufes, aber das passierte nicht. Die Alternative hieß: Aufholjagd. Dabei presste er sich ganz vorn auch am mittlerweile Führenden Mikhalchik vorbei. In der Runde des Überholmanövers war Alt satte sieben Zehntelsekunden schneller als der Ukrainer. Es war der Wahnsinn schon beim Zuschauen, aber blitzsauber und korrekt. In der letzten Runde wurde Mikhalchik auch noch von Reiterberger geknackt, doch der Titelfavorit verkniff sich eine Retourkutsche, konterte nicht, sondern stellte sein Ego ausnahmsweise zurück und kassierte lieber 16 sichere Punkte. Damit war er immer noch im Vorteil gegenüber Valentin Debise, der seine grüne Kawasaki als Vierter über die Ziellinie brachte.

Im zweiten Lauf ging es auch hin und her. Mit den Reifen hatte der Ausgang im Gegensatz zum ersten nichts zu tun. Das vordere Feld hatte ausnahmslos auf die weiche Mischung von Pirelli gesetzt. Mikhalchik war das Angriffsobjekt von Alt und Debise, wobei nur die Attacke von Alt von Erfolg gekrönt war. Er bescherte dem Wilbers-BMW-Team innerhalb von 24 Stunden die Pole-Position und zwei Rennsiege. Es waren die ersten in diesem Jahr. Das Team kippte vor Freude über den Triumph fast hintenüber. Den Pokal widmete Alt allerdings seiner Schwester Sina und Schwager Pascal. Alt war im Mai ihr Trauzeuge auf dem Standesamt gewesen, bei der kirchlichen Zeremonie am vergangenen Wochenende musste er passen. Luca Grünwald kam im zweiten Lauf als Dritter aufs Podium. Im ersten hatte ihn ein defekter Gangsensor ausgebremst.



EISLE

Der Red Bull Ring erwies sich als optimales Pflaster für die BMW-Abteilung

In der IDM-Gesamtwertung ist vor dem Finale in Hockenheim vom 24. bis 26. September richtig was los. Debise kann Mikhalchik auf dem Weg zum dritten Meistertitel aus eigener Kraft kaum noch aufhalten. Alt wurde durch den Doppelsieg vom zehnten auf den dritten Rang nach vorn gespült. Debise muss dadurch aufpassen, von Alt nicht noch vom Vizeplatz gestoßen zu werden. Dazu wären aber auch Grünwald und theoretisch Bastien Mackels (SWPN, Yamaha) sowie Vladimir Leonov (Hertrampf MO Yamaha Racing Team) in der Lage.

News von der Honda-Fraktion: HRP-Neuzugang Jan Bühn war auf der CBR 1000 sofort schneller als Alessandro Polita, spielte dann aber auch gleich eine Solistenrolle. Polita brach sich im freien Training das Schlüsselbein, will aber in Hockenheim antreten. ■



EISELE

IDM Supersport 600

Rettungsaktion

Der IDM-Führende Patrick „Pax" Hobelsberger sah seine Felle schon schwimmen, konnte aber für Schadensbegrenzung sorgen.

Valentin hat unlängst den Titel in der französischen Supersport-Meisterschaft gewonnen. Hobelsberger versucht das in der deutschen abzuwenden. Der Bayer musste auf dem Red Bull Ring ein paar Punkte lassen, hat aber immer noch 26 Zähler Vorsprung vor dem Franzosen. Im ersten Rennen wurde Pax nur Fünfter, der Reifen hing in Fetzen an der Felge. Pax hatte Schwierigkeiten, mit dem vollen Tank das Tempo mitzugehen. Im zweiten Lauf entschied er sich dafür, in den ersten vier Runden nicht anzugreifen, Sprit abzubauen und die Reifen zu schonen. Der Plan führte zum Sieg. Debise wurde Zweiter. Thomas Gradinger holte zwei dritte Plätze und war unzufrieden, der Österreicher wollte gewinnen. Dass er Pax im ersten Lauf ein paar Punkte weggeschnappt hatte, ließ ihn kalt: „Ich konnte ihn überholen. Für ihn tut's mir leid, er ist sicher angepisst, aber das ist Racing." Gradinger kämpft genauso wie Hobelsberger um die Rückkehr in die Supersport-WM. Nicht mehr in den Titelkampf integriert ist Glenn Van Straalen. Der Doppelsieger von Assen stürzte und holte einen fünften Platz. ■ AWI

NACHRICHTEN

SSP 300: GASTBESUCH
Überraschung: Auf dem Red Bull Ring tauchte der WM-Fünfte Victor Steeman als Gastfahrer des Freudenberg KTM World SSP-Teams auf. Er gewann den ersten Lauf, gab ein paar Tipps, fuhr danach aber zurück nach Holland, um sich für die nächste WM-Runde vorzubereiten. IDM-Titelverteidiger Lennox Lehmann hatte keine Sekunde Rückstand auf dem WM-Teamkollegen. Seine Tabellenführung vor Marvin Siebdrath (Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki) hat Lehmann in Österreich ausgebaut. Der dreifache Laufsieger Dirk Geiger ist nach Problemen mit der Elektronik dagegen aus dem Titelrennen ausgeschieden.

IDM SIDECAR: WM-STARS
Mit 18 Gespannen, darunter die ganze WM-Spitze, präsentierte sich das Feld. Der WM-Zweite Todd Ellis gab mit seiner Beifahrerin im ersten Lauf den Einstand mit neun Sekunden Vorsprung an der Spitze. Auch der zweite Lauf ging an das gemischte Doppel, aber diesmal lag es im Clinch mit dem achtfachen Weltmeister Tim Reeves. Der Brite feierte am Samstag seinen 49. Geburtstag. Die IDM-Führenden Josef Sattler/Luca Schmidt bilden auch 2022 ein Team, dies steht schon fest.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Red Bull Ring: 29.08. 2021; 9. IDM-Lauf; 69,104 km über 16 Runden; 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	BMW	23.59,201 min
2.	Markus Reiterberger (D)	BMW	+0,818 s
3.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+0,895 s
4.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+9,053 s
5.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+10,210 s

Red Bull Ring: 29.08.2021; 10. IDM-Lauf; 69,104 km über 16 Runden; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	BMW	23.39,444 min
2.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+0,505 s
3.	Luca Grünwald (D)	BMW	+4,731 s
4.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+5,389 s
5.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+9,780 s

IDM-STAND

1.	Mikhalchik	165 Punkte
2.	Debise	125
3.	Alt	112
4.	Grünwald	111
5.	Mackels	109
6.	Leonov	106
7.	Schmitter	85
8.	Puffe	80
9.	Moser	78
10.	Polita	74
11.	Reiterberger	67
12.	Thöni	52
13.	Finsterbusch	47
14.	Steinmayr	40
15.	Mohr	35

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Red Bull Ring: 28.08.2021; 9. IDM-Lauf; 56,147 km über 13 Runden; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	22.05,518 min
2.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	+0,447 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+14,582 s
4.	Soma Görbe (HU)	Yamaha	+15,564 s
5.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	+15,641 s

Red Bull Ring: 29.08.2021; 10. IDM-Lauf; 56,147 km über 13 Runden; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	20.06,221 min
2.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+0,893 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+6,823 s
4.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+9,559 s
5.	Glenn Van Straalen (NL)	Kawasaki	+9,653 s

IDM-STAND

1.	Hobelsberger	200 Punkte
2.	Debise	174
3.	Van Straalen	119
4.	Enderlein	108
5.	Hartog	90
6.	Beinlich	77
7.	Wahr	75
8.	Kofler	63
9.	Gradinger	61
10.	Jähnig	59
11.	Vugrinec	57
12.	Iozzo	51
13.	Van der Voort	36
14.	Brenner	32
15.	Hilster	28

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Red Bull Ring: 28.08.2021; 9. IDM-Lauf; 47,509 km über 11 Runden; 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Victor Steeman (NL)	KTM	19.38,816 min
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,977 s
3.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+1,079 s
4.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+1,171 s
5.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+1,240 s

Red Bull Ring: 29.08.2021; 10. IDM-Lauf; 47,509 km über 11 Runden; 29 Fahrer gestartet, 28 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	19.47,218 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,012 s
3.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+0,328 s
4.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+0,412 s
5.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,517 s

IDM-STAND

1.	Lehmann	178 Punkte
2.	Siebdrath	160
3.	De Vleeschauwer	147
4.	Geiger	128
5.	Winkler	115
6.	Khan	94
7.	Erhard	74
8.	Smits	73
9.	Rammerstorfer	72
10.	Beinlich	67
11.	Svendsen	48
12.	Doornenbal	41
13.	Szamado	39
14.	Molenaar	32
15.	Suranyi	32

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Red Bull Ring: 28.08.2021; 7. IDM-Lauf; 47,509 km über 11 Runden; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ellis/Clement (GB/F)	LCR F1	18.19,909 min
2.	Reeves/Rouseeau (GB/F)	Adolf RS F1	+9,689 s
3.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	+10,609 s

Red Bull Ring: 29.08.2021; 8. IDM-Lauf; 51,828 km über 12 Runden; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet

1.	Ellis/Clement (GB/F)	LCR F1	19.46,690 min
2.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	+0,733 s
3.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS F1	+12,782 s

IDM-STAND

1.	Sattler	146 Punkte
2.	Schwegler	112
3.	Kimeswenger	98
4.	Reeves	95
5.	Streuer	71
6.	Zimmermann	71
7.	Kranenburg	71
8.	Remse	62
9.	Rutz	53
10.	Grabmüller	51

Superbike-WM

Alles für den Titel

Das Kawasaki-Werksteam lässt nichts unversucht, um den WM-Titel auch gegen die stärker gewordene Konkurrenz zu verteidigen. Letzte Woche testeten Jonathan Rea und Alex Lowes in Portimão.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem ihn Toprak Razgatlioglu an der Spitze der Superbike-WM-Punktetabelle eingeholt hat, setzt Weltmeister Jonathan Rea auf die zweite Saisonhälfte, um seinen Titel auch zum sechsten Mal zu verteidigen. So testete das Kawasaki-Werksteam letzten Freitag mit beiden Piloten in Portimão. Auf der anspruchsvollen portugiesischen Strecke probierten sie einige neue Teile und Abstimmungsvarianten für die nächsten WM-Runden und arbeiteten an den Einstellungen für den WM-Lauf am ersten Oktober-Wochenende. Seit die Superbike-WM letztes Jahr dort gefahren ist, wurde die Strecke ja neu asphaltiert. Dabei kamen die Bedingungen der Kawasaki-Truppe entgegen: Zunächst war relativ wenig Reifenabrieb auf der Oberfläche, mit der Zeit wurde der Grip durch die vielen Runden von Rea und Lowes besser, und am Nachmittag war es heiß – so wie man es für die kommenden WM-Läufe erwartet. Schließlich konnte Rea auch eine Rennsimulation fahren.

„Der neue Asphalt gefällt mir, und ich hatte nach den vielen Runden das Gefühl, dass ich mein Motorrad wieder besser fahren kann als zuletzt“, so Rea. „Ich bin zum Schluss mit einem breiten Lächeln unter dem Helm gefahren und freue mich schon auf die nächsten Rennen.“ ■



KAWASAKI

Jonathan Rea: Auf seiner Lieblingsstrecke in Portimão guten Test absolviert

Endurance-WM

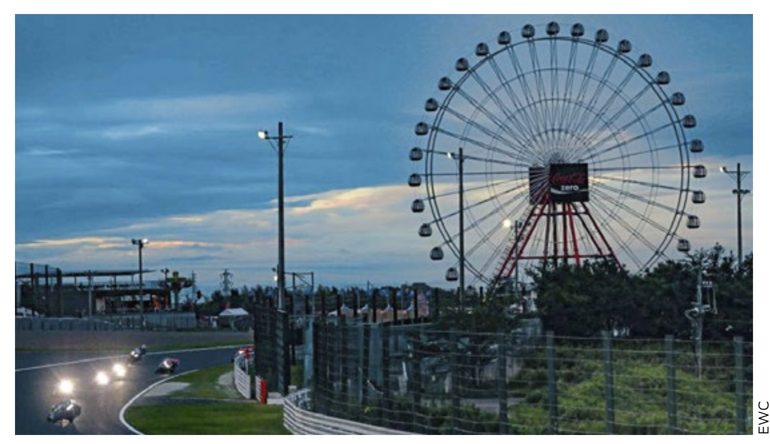
Most statt Suzuka

Das ursprünglich für den 7. November in Suzuka angesetzte Finale der diesjährigen Endurance-WM musste abgesagt werden, stattdessen wird am 9. Oktober in Most gefahren.

Von: **Toni Börner**

Weil die Corona-Zahlen in Japan nach den Olympischen Spielen wieder gestiegen sind, wurden von der Regierung rigorose Maßnahmen angeordnet, und das 8-Stunden-Rennen von Suzuka musste erneut gestrichen werden. Dafür erlebt der Autodrom Most einen neuen Höhenflug: Nach der Superbike-WM kommt nun ein weiterer Weltmeisterschaftslauf nach Böhmen. Als Ersatz und neues WM-Finale wurden nun am 9. Oktober die 8 Stunden von Most in den Kalender genommen. Es wird ein „Double-Header“: Neben den Motorrädern der Endurance-WM fahren an dem Wochenende auch die Autos der WTCR.

Der nächste Endurance-WM-Lauf, der Bol d’Or in Le Castellet, wird wie geplant am 18./19. September stattfinden, und das sogar ohne Zuschauer-Beschränkung. Lediglich ein Corona-Zeugnis muss mit der Eintrittskarte präsentiert werden. Auch das traditionelle Bol d’Or Village, ein gewaltiger Jahrmarkt, wird genauso abgehalten wie ein Rock-Konzert am Samstagabend. ■



EWC

Suzuka 8 Hours: Das schillerndste Endurance-Rennen findet auch 2021 nicht statt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Nach der Verpflichtung von Scott Redding bei BMW wird Álvaro Bautista wieder ins Ducati-Werksteam zurückkehren. Letzten Dienstag unterschrieb der 36-jährige Spanier, der 2019 mit Ducati die ersten zehn Rennen in ununterbrochener Reihenfolge gewann, einen Vertrag für 2022 mit den Bolognesern. Wer seinen Platz bei Honda übernehmen wird, ist noch ungewiss. Teamchef Leon Camier stellte schon in Most klar, dass noch kein Fahrer einen Vertrag für das nächste Jahr hat. Tom Sykes erwähnte, dass er ein Angebot von einem namhaften Hersteller habe, auch Chaz Davies werden gute Chancen eingeräumt, zumal ihn ein persönliches Verhältnis mit Camier verbindet und dieser seine Qualitäten als Fahrer und als Entwickler kennt. Eigentlich sollte man meinen, dass Danilo Petrucci mit offenen Armen im Superbike-WM-Fahrerlager aufgenommen würde, aber der Italiener berichtete in Silverstone, dass er keine Angebote von Interesse habe und er daher wohl auf die Offerte von KTM eingehen und in den Rallyesport wechseln werde.

MOTO2/MOTO3

Als Nachfolger von Tom Lüthi bei SAG wurde der 24-jährige Argentinier Gabriel Rodrigo verpflichtet, der so nach acht Moto3-Jahren in die Moto2 aufsteigt. Obwohl seine Karriere in den letzten drei Jahren stagnierte, ist Teambesitzer Eduardo Perales von ihm überzeugt: „Ich bin seit 32 Jahren im Geschäft und verlasse mich neben den Resultaten auf mein Bauchgefühl.“

AUSTRIAN JUNIOR CUP

Der 16-jährige Oberösterreicher Leo Rammerstorfer gewann beim Finale des Austrian Junior Cup auf dem Red Bull Ring beide Rennen und wurde mit 188 Punkten überlegener Cup-Sieger vor Niklas Kitzbichler (113) und Luca Göttlicher (107) .



Grimmig: Dieter Braun (#3) führt den DDR-GP 1971 vor Rodney Gould an

ARCHIV BRAUN

Deutschland vereint

Beim Grand Prix der DDR 1971 feierte Dieter Braun einen Sieg bei den 250ern, der für einen politischen Eklat sorgte. Das war aber nicht der einzige Grund, warum auf dem Sachsenring bald keine WM-Läufe mehr stattfanden.

Von: **Imre Paulovits**

Unaufhaltsam strebt der kreischende Zweitakter nach vorn. Dieter Braun kam mit seiner 250er-Yamaha zwar nur sehr schlecht vom Start weg, doch nun überholt er einen Konkurrenten nach dem anderen. „Wir hatten mit Sepp Schlögl eine sehr gute Leistungsentfaltung für den luftgekühlten Kurzhub-Motor gefunden, doch wenn er beim Start auch gleich ansprang, lief er zunächst nur bei Standgas", erinnert sich Dieter Braun noch heute. „Ich konnte auch Rodney Gould und Phil Read einholen, die um den Sieg gekämpft haben. Als ich aus dem Wald nach dem Guthrie-Stein kam, sah ich sie, da war aber noch ein überrundeter Fahrer dazwischen. Den wollte ich im Rechtsknick in der Senke, den ich voll fuhr – das waren den Berg runter knapp 260 km/h –, überholen, aber er nahm mir die Linie, und so bin ich nach außen auf den Abrieb gekommen. Mir sind die Reifen weggerutscht, aber neben der Strecke war eine Grasnabe, die habe ich als gestandener Motocrosser als Anlieger genommen. Dabei wurde viel Staub aufgewirbelt, was man noch im Start-und-Ziel-Turm sehen konnte. Dann war ich an Read und Gould dran."

Zum Sieg angefeuert

Gould war im Vorjahr Weltmeister bei den 250ern gewesen, 1971 kämpfte er gegen Phil Read auf der von Helmut Fath getunten Yamaha um den Titel. „Sie hatten ihre Motorräder bereits auf Scheibenbremsen umgerüstet und fuhren Girling-Federbeine", erinnert sich Braun. „Ich hatte noch Trommelbremsen und die viel schwächer gedämpften Yamaha-Federbeine, aber ich hatte auf dem Sachsenring den besseren Rhythmus gefunden. Und dass mich die 280 000 Zuschauer um die Strecke herum anfeuerten, machte noch mehr Reserven frei. Ich fand in der Ortsdurchfahrt von Hohenstein-Ernstthal und den Vollgaspassagen immer Stellen, wo ich vorbeikonnte. Weil bis kurz vor dem Ziel eine schnelle Bergabpassage war, war ich mir sicher, dass ich das Rennen gewinnen kann." Doch es gab noch ein Hindernis: Den anwesenden DDR-Funktionären war der Sieg eines Westdeutschen ein Graus, so forderten sie Rennleiter Hans Zacharias auf, Braun aus dem Rennen zu nehmen, weil er beim Überrundungsmanöver die Strecke verlassen hatte. Doch Zacharias weigerte sich. „Das hat er aber nicht aus freien Stücken gemacht, sondern weil ihm die FIM-Stewards gesagt hatten, dass diese Regel dafür gilt, wenn man eine Abkürzung nimmt und nicht, wenn man eine Kollision vermeidet", stellt Braun klar.

Als er das Rennen gewonnen hatte, flippte die Menge regelrecht aus. „Sie hatten Ovationen mit Farbe auf Betttücher geschrieben und sie geschwenkt, als ich vorbeifuhr. Die Menge drängte auch zum Podest, ich war froh, dass die Volkspolizisten sie so lange aufhalten konnten, bis ich in einen Barkas gesetzt und ins Fahrerlager gefahren wurde." Die Lautsprecher wurden während der deutschen Hymne bis auf den Start- und Zielbereich ausgeschaltet, dies konnte aber nicht verhindern, dass um die Strecke herum das Deutschlandlied mitgesungen wurde.

Es gab nur noch 1972 einen weiteren DDR-Weltmeisterschaftslauf, dann wurde das Sachsenring-Rennen nur noch für Fahrer aus den sozialistischen Ländern ausgeschrieben. „Es stimmt aber nicht, dass es nur wegen dem Sieg von Dieter Braun geschehen ist", weiß der Hohenstein-Ernstthaler Werner Reiss, der in der Organisation tätig war. „Der ADMV und die Regierung haben sich Anfang der 1960er-Jahre für einen Weltmeisterschaftslauf eingesetzt, weil MZ konkurrenzfähig war und sie so mit Siegen vor Heimpublikum gerechnet haben. Als MZ immer weniger um Siege mitfahren konnte, war es nicht mehr in ihrem Sinn, die westlichen Marken gewinnen zu sehen, und so haben sie den Vertrag mit der FIM nicht weiter verlängert."

Dieter Braun wurde mit seinem Sieg zur Legende. Noch beim letzten Sachsenring Classic vor der Pandemie wurde er genauso frenetisch gefeiert wie damals. ■



Das Podest: Glücklicher Dieter Braun (M.) und Rodney Gould, saurer Phil Read

ARCHIV BRAUN

ERGEBNIS

GP DDR Sachsenring 1971, 250 ccm

1.	Dieter Braun (D)	Yamaha	47.09,5 min
2.	Rodney Gould (GB)	Yamaha	+0,5 s
3.	Phil Read (GB)	Yamaha	+1,6 s
4.	Gyula Marsovski (CH)	Yamaha	+50,0 s
5.	Jarno Saarinen (FIN)	Yamaha	+50,4 s
6.	Barry Sheene (GB)	Derbi	+1.08,7 min
7.	Chaz Mortimer (GB)	Yamaha	+1.26,3 min
8.	Silvio Grassetti (I)	MZ	+1.29,1 min
9.	Leo Commu (NL)	Yamaha	+2.23,2 min
10.	Werner Pfirter (CH)	Yamaha	+2.40,2 min

Speedway-GP Togliatti

Russischer Heimsieg

Nach seinem Sieg im ersten Speedway-GP in Russland konnte Artem Laguta auf Bartosz Zmarzlik aufschließen. Beide trennt jetzt nur noch ein Punkt im Gesamtklassement.

Von: **Andreas Fahldiek**



BSI SPEEDWAY

Heimsieg in Togliatti: Artem Laguta (Mitte), links Zmarzlik, rechts Thomsen

Artem Laguta mit 14 Vorlaufpunkten und Tai Woffinden (13) waren nach den 20 Heats die erfolgreichsten Scorer. Der Brite mit dem eleganten Fahrstil fuhr bis dahin sein bestes Rennen in diesem Jahr. Er habe, wie er sagte, endlich seinen schnellsten Motor gefunden. Im zweiten Halbfinale hatte er auf der Innenbahn den besten Start. Ende der ersten Runde kam er nach einen Angriff von Max Fricke zu weit nach außen und in den tiefen, losen Bahnbelag. Nach dieser unglücklichen Aktion fiel „Woffy“ auf den letzten Platz zurück und schied überraschend aus.

Zmarzlik zeigte seine (Welt-) Klasse, indem er sich von einem aussichtslosen dritten Platz letztendlich noch in Führung fuhr. Auch Laguta war in dem Halbfinale zuvor sensationell vom Ausscheiden bedroht. Auf der Innenbahn kam der Russe wegen eines Aufsteigers gut, aber nicht optimal aus den Bändern. Landsmann Emil Sayfutdinov konnte knapp als Erster in die Kurve einfahren und war schnell auf und davon. Als Freddie Lindgren Ende der ersten Runde Laguta überholen konnte, stand der Publikumsliebling erheblich unter Druck. Der Lauf schien entschieden, doch dann kam der Schwede zu Beginn der dritten Runde durch eine Unebenheit zu weit nach außen und musste Laguta passieren lassen.

Die Bahnbeschaffenheit war ein Manko bei diesem GP. Der britische Race Director, Phil Morris, hatte – einmal mehr – nicht das glücklichste Händchen für die Bahnpräparierung. Im alles entscheidenden Finale wählte Zmarzlik etwas überraschend Bahn 3. Laguta links neben ihm konnte knapp vor dem Weltmeister in die Startkurve einbiegen. Zmarzlik konnte Laguta dann aber nur zwei Runden unter Druck setzen. „In meinem Heimatland den ersten GP zu gewinnen, ist etwas Besonderes. Ich bin mir sicher, dass es auch nach Vojens zwischen mir und Bartosz eng bleiben wird und dass sich alles in Torun entscheiden wird“, sagte Laguta nach dem Rennen.

SPEEDWAY-WM

Togliatti (RUS): 28. August

1.	Artem Laguta (RUS)	19 Pkte.
2.	Bartosz Zmarzlik (PL)	17
3.	Anders Thomsen (DK)	13
4.	Emil Sayfutdinov (RUS)	11
5.	Fredrik Lindgren (S)	10
6.	Max Fricke (AUS)	9
7.	Leon Madsen (DK)	10
8.	Tai Woffinden (GB)	13
9.	Maciej Janowski (PL)	8
10.	Jason Doyle (AUS)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 8 von 11 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	139 Punkte
2.	Artem Laguta	138
3.	Fredrik Lindgren	108
4.	Emil Sayfutdinov	105
5.	Maciej Janowski	91
6.	Tai Woffinden	82
7.	Leon Madsen	72
8.	Max Fricke	70
9.	Jason Doyle	68
10.	Anders Thomsen	60

Gorzows Star Anders Thomsen äußerte sich überglücklich: „Ich fühle mich großartig. Mein erster Podiumsplatz und mein erstes Finale!“ Er freut sich auf den in zwei Wochen stattfindenden GP in Vojens. Dort konnte er zweimal in Folge den dänischen Titel gewinnen. ■

US-Motocross-Meisterschaft Crawfordsville

Die Vorentscheidung

Dylan Ferrandis schaffte beim Ironman-National als Tageszweiter die Vorentscheidung in der US-Meisterschaft. Kawasaki-Star Eli Tomac gewann und sorgte noch mal für einen Saisonhöhepunkt auf dem grünen Viertakter. Für Ken Roczen ist der Titeltraum dagegen wohl Geschichte.

Von: **Frank Quatember**

Der Thüringer wurde Tagesvierter. Der erste Lauf begann mit einer Überraschung, denn Joey Savatgy gewann den Start. Kurz darauf übernahm Ferrandis (Yamaha) den Taktstock, wurde aber von Gegenspieler Ken Roczen sofort heftig attackiert. Der Thüringer versuchte bis zur Rennhälfte alles, um den Franzosen zu passieren, doch ohne Erfolg. Im Gegenteil, am Hinterrad machte Tomac Dampf, kassierte den Deutschen und wurde Zweiter im Ziel hinter Ferrandis.

Lauf 2 begann mit dem Holeshot optimal für den charismatischen Franzosen, doch überraschend ging der starke Cooper Webb an ihm vorbei in Führung. Es reichte beim KTM-Piloten aber noch nicht, um Tomac und Ferrandis in Schach zu halten. Im Ziel jubelte Tomac über den Tagessieg und Dylan Ferrandis über den großen Schritt in Richtung Titel. „Ich habe jahrelang hart dafür gearbeitet. Es war nicht einfach heute für mich. Ich habe mich nicht so stark gefühlt, und Eli fuhr großartig.“ Sein Vorsprung auf Ken Roczen in der Serienwertung beträgt zwei Runden vor Ultimo 50 Punkte, bereits beim nächsten Rennen auf dem Fox Raceway in Pala könnte Ferrandis den Sack endgültig zumachen. ■

US-MOTOCROSS

Crawfordsville (USA): 28. August

1.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	2-1
2.	Dylan Ferrandis (F),Yamaha	1-2
3.	Cooper Webb (USA), KTM	4-3
4.	Ken Roczen (D), Honda	3-5
5.	Chase Sexton (USA), Honda	5-4
6.	Coty Schock (USA), Honda	8-6
7.	Joey Savatgy (USA), KTM	7-8
8.	Justin Bogle (USA), KTM	10-7
9.	Br. Hartranft (USA), Suzuki	9-9
10.	Kyle Chisholm (USA), Yam.	11-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 9 von 11 Rennen

1.	Dylan Ferrandis	439 Punkte
2.	Ken Roczen	389
3.	Eli Tomac	368
4.	Chase Sexton	342
5.	Cooper Webb	278
6.	Marvin Musquin (F)	240
7.	Justin Barcia (USA)	239
8.	Aaron Plessinger (USA)	232
9.	Christian Craig (USA)	224
10.	Joey Savatgy	216


Zweiter niederländischer Langbahn-Weltmeister der Historie: Romano Hummel

VELDHUIZEN

Optimum Vizetitel

Obwohl Martin Smolinski nach dem verpatzten WM-Auftakt im zweiten und letzten GP in Rzeszow keine reelle Titelchance mehr hatte, holte er auf der Speedwaybahn mit einem souveränen Tagessieg hinter Romano Hummel noch die Vizeweltmeisterschaft.

Von: **Thomas Schiffner**

Dank Corona war in dieser WM-Saison von Anfang an der Wurm drin: Von den fünf geplanten Läufen wurden drei abgesagt, womit (wie im letzten Jahr) schon der zweite und letzte Lauf am Samstag in Rzeszow die Entscheidung bringen musste. Das heißt Langbahn-WM auf einer Speedwaybahn!

Martin Smolinski (8. in Marmande), Lukas Fienhage (11.) hatten nur noch theoretische Chancen. Max Dilger (er fehlte beim ersten GP) und Bernd Diener keine mehr – der Oldie hatte sich in der Vorwoche beim Challenge in Pardubice schuldlos einen Oberschenkelbruch zugezogen.

Hummel: Platz 5 reichte

Die Ausgangssituation war noch verrückter: WM-Spitzenreiter Dimitri Bergé durfte in Rzeszow nicht antreten, da er in Marmande nur mit Wildcard angetreten war und gewonnen hatte. Damit hatten die Holländer Romano Hummel und Theo Pijper die beste Ausgangssituation. Dominator des Rennens war, wie 2014 in Rzeszow, Martin Smolinski. Er gewann vier seiner fünf Vorläufe und das Finale vom Start weg vor Josef Franc, Stanislaw Burza, Lukas Fienhage und Hummel.

Der 22-jährige Hummel fiel in seinem letzten Vorlauf aus und musste ins Last-Chance-Heat, um sich für das Finale zu qualifizieren. Das gewann er vor Franc. Beide ergänzten das Finale, aber Hummel war nun punktemäßig nicht mehr einzuholen und konnte sich mit P5 im Endlauf abfinden, denn Sieger Smolinski lag um zwei WM-Punkte zurück: „Leider hat es um zwei Punkte nicht gereicht. Ich muss ein Riesenkompliment an Romano Hummel aussprechen. Er war sauschnell in Marmande. Ich war dort nicht schnell genug“, kommentierte der Olchinger.

Fienhage als Final-Vierter verbesserte sich noch auf WM-Rang 6. Max Dilger gewann das Consolation Final und schloss damit als guter Sechster ab. Nachrücker Fabian Wachs wurde 15.

Übrigens: Wäre die WM, wie in vergangenen Jahren, nicht nach GP-Punkten, sondern den errungenen Heatpunkten gewertet worden, gäbe es ein anderes Ergebnis: 1. Smolinski 36 Punkte, 2. Hummel, 33. ■


Unverhofft: Smolinski (links) noch Vize neben Hummel und Pijper

VELDHUIZEN

LANGBAHN-WM

Rzeszow (PL), 28. August

1.	Martin Smolinski (D)	19 Vorlaufpunkte
2.	Josef Franc (CZ)	13
3.	Stanislaw Burza (PL)	14
4.	Lukas Fienhage (D)	16
5.	Romano Hummel (NL)	11
6.	Max Dilger (D)	12
7.	Chris Harris (GB)	10
8.	Dave Meijerink (NL)	10
9.	Gaétan Stella (F)	8
15.	Fabian Wachs (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Endstand nach 2 Rennen

1.	Romano Hummel	32 Punkte
2.	Martin Smolinski	30
3.	Theo Pijper	24
4.	Chris Harris	23
5.	Dimitri Bergé (F)	21
6.	Lukas Fienhage	20
7.	Josef Franc	19+4
8.	Hynek Stichauer (CZ)	19+0
13.	Max Dilger	11
16.	Bernd Diener (D)	8



NACHRICHTEN

BOU ZURÜCK IN DER SPUR

Nach seinem dritten Platz in Andorra fand Trial-Titelverteidiger Toni Bou beim GP in Cahors (F) zurück auf die Siegerstraße. Der Spanier auf Honda blieb in den letzten 20 Sektionen fehlerfrei und siegte vor Landsmann Adam Raga (TRRS), der einen einzigen Punkt vor Jaime Busto (Vertigo) finishte. Bou führt die WM mit 112 Punkten vor Raga (101) und Matteo Grattarola (79) an.

DEITENBACH NEUER SUPERMOTO-LEADER

Markus Class gewann beim vierten IDM-Lauf in Oschersleben beide Rennen. Der bisherige Tabellenführer, Marc-Reiner Schmidt, der an Corona erkrankt war, verzichtete auf einen Start, um für die WM kommendes Wochenende fit zu sein. In Moto 1 wurde Nico Joannidis Zweiter vor Jan Deitenbach, in Lauf 2 lag Deitenbach auf Rang 2 vor dem Dänen Simon Vilhelmsen; Joannidis fiel aus. Da Class nicht eingeschrieben ist, führt die IDM nun Deitenbach (160 Punkte) vor Vilhelmsen (153).

DEUTSCHES U23-TEAM OHNE CHANCE

Die deutschen U23-Speedwaypiloten konnten beim Team-EM-Finale in Daugavpils nicht um die Medaillen fahren. Weltmeister wurde Polen mit 47 Punkten vor Dänemark (35) und Gastgeber Lettland (27). Das deutsche Team kam mit Lukas Fienhage (2), Michael Härtel (1), Lukas Baumann (3), Norick Blödorn (5) und Marius Hillebrand (0) auf 11 Zähler.

KRATZER NEUER LEADER

Während in der Open-Klasse Michael Kratzer mit einem Doppelsieg die Spitze übernahm, verteidigte Roland Edelbacher (2/1) in der MX2-Klasse seine ÖM-Führung in Seitenstetten gegen Marcel Staufer (1/2). Rudolf Plch (Suzuki) und Manuel Perkhofer (GasGas) sind in der großen Klasse Dritter und Vierter hinter René Hofer, der WM-bedingt hier nicht am Start war.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1965/66 Alfa Romeo Giulia GTC in erster Qualität...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Alvis



1932/40 Alvis Speed 20/25 mit guter Historie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Aston Martin



ASTON MARTIN *DBX*, Neuwagen, 100 km, 405 kW (550 PS), White Stone, 224.185,- €. Verbr.l/100 km: 10,2 außero., 14,7 innero., 11,8 komb., CO2 269 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, T. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57051

BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW 3.0 CSi, EZ 03.72, 2. Hd., nur 22300 km, Matching-Numbers, teilw. noch im Erstlack, unrestaur. Werks-Auslieferungszust., 125.900,- €. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

Corvette



Z06 Coupé 6.2, 27000 km, 485 kW (659 PS), rot, Automatik, Targa, Carbon Fiber Ausst., LM 20 Zoll, Targadach, Competition Sportsitze, 89.900,- € (MwSt. awb.). Autohaus Vennemann GmbH & Co.KG, Bielefelder Str. 53-61, 49176 Hilter, Tel. 05424/23210, r.sandmann@vennemann.fsoc.de, www.ford-vennemann-hilter.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57147

Ferrari



1964/68 Ferrari 275 GTB, für Sammlungsaufbau…
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



Mondial 3.2 QV, 1989, 72500 km, H-Kennz., Scheckheft, toporiginal, KD neu, 49.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57079

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Der neue Lotus Emira ab sofort bei Jacobs Sportscars GmbH vorbestellbar. info@jacobs-sportscars.de, T. 02403/748820 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



SL 55 AMG PP designo, Preisvorstellung und weitere Unterlagen auf Anfrage! - Auskunft MB möglich! Chiffre 3682264



1989 Mercedes 560 SL, unrestaurierter Sammlerzustand, Wertgutachten, Hardtop, H-Zulassung, VB 56.500,- €. Tel. +49 7621 56985 ab 18:00 Uhr



MB 220 SE Ponton, EZ 12/1959, 85 kW (116 PS), rot, VB 68.000,- EUR, unfallfrei, aufwendigst überholt mit Belegen, TÜV neu. Tel. 0171/1279654

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57067



GLC 63 AMG S 4MATIC + Coupé Drivers P./C, EZ 06/2018, 38200 km, 375 kW (510 PS), obsidianschwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 72.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, T. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57038

www.Rennsportshop.com

Porsche



911 991 Cabriolet, 45000 km, 257 kW, silber/blau, 1. Hd., Sommerfhzg, 73.000,- €. 80799 München, Tel. 0152-03345556

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57074



993 C2 Cabrio, 1997, 133000 km, 6-Gg. oceanblau/beige, Sammlerzustand, Erstlack, 69.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57082

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Renntransporter



MAN Ex-Bücherbus, Topzust., EZ 1993, 117000 km, 300 PS, ideal hist. Motorsport, WoMo, Promotion, 29.500,- €. 0172/8417317



Smart

www.berlin-tuning.com H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Verschiedene Marken



HKT Super-Seven, EZ 4/2010, 1. Hd., 17500 km, 300 PS, Motor Audi 1,8 T, sehr gepflegt, VB 52.000,- €. Tel. 0151/57113900

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Versicherungen





MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 38/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige
(wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 2 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 3 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



MOTORSPORT IMAGES

Sauwetter in Spa-Francorchamps: Nicht nur die Fans standen in Kälte und Regen, sondern auch die Streckenposten

Glickenhaus-Lob

WEC 24h-Rennen Le Mans
MSa 37/2021

Dass die Toyota-Kutscher ähnlich viele Knöpfe für den Sieg drücken mussten wie ich an der Konsole, war mir neu. Doch dafür gibt's ja MSa. Doch ich ziehe das Kapperl vor der Leistung der „ANDEREN“ Scuderia! Das, was das ganze Team rund um James Glickenhaus in Le Mans abgeliefert hat, erklärt, warum sie seit Zeiten des SGC003 am Nürburgring bei den Fans so beliebt sind.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Dass Toyota gewinnt, war trotz der technischen Hakler zu erwarten, die arg reichweitenbeschränkte „kugelsichere“ Alpine auf Platz 3 auch, aber dass beide Glickenhaus beinahe problemlos auf Platz 4 und 5 kamen, war überraschend und erfreulich – auch für die Zukunft der Serie. Racingmäßig aufregender waren aber alle anderen Klassen, allen voran die LMP2: das ganze Rennen ziemlich knappe Abstände überall, dann der Ausfall des bis dahin Führenden in der letzten Runde. Der Kampf der nun führenden LMP2 um den Klassensieg knapp hinter den bummelnden Toyota und einigen „Abwartern“ hätte böse für den Abwinker auf der Zielgeraden enden können. Mein Vorschlag: Sollten zu Beginn der letzten Runde noch wertungsrelevante (gesamt und in den Klassen) Abstände unter 20 bis 30 Sekunden herrschen, sollte konsequent aufs Fahnenschwenken auf der Zielgeraden verzichtet werden und von der Boxenmauer abgewunken werden.

Hans-Werner Hansen
D-40476 Düsseldorf

DTM mit gutem Job

Leserbriefe zur DTM
MSa 37/2021

Ich schaue seit 1990 DTM und finde, das Gerhard Berger einen guten Job macht. Nach Jahren des Bangens und Hoffens auf Fahrzeuge aus Japan, dem Versuch mit Rover oder Volvo und zuletzt das Drama mit Aston Martin hat viele Nerven gekostet. Jetzt mit GT3-Fahrzeugen ist die DTM endlich in ruhigem Fahrwasser. Eine realistische und in einem Jahr umsetzbare Alternative gab der Markt nicht her.

Stefan Wüchner
D-67365 Schwegenheim

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)
1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
12. Oktober: Freies Fahren Spa Francorchamps (Pkw)



Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Zeit	Sendung	Sender
Freitag, 03. September		
10.00	Formel 3 Zandvoort, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Zandvoort, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 1 Zandvoort, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
13.45	Formel 3 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Zandvoort, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Zandvoort, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
16.25	W Series Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 04. September		
10.25	Formel 3 Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Zandvoort, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
11.55	Formel 1 Zandvoort, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
13.00	DTM Spielberg, Vorber. & 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.20	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
13.50	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.30	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.40	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
14.55	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	SRF info
15.00	DTM Trophy Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.25	W Series Zandvoort, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	DTM Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
17.45	Formel 3 Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 05. September		
10.35	Formel 3 Zandvoort, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Por. Supercup Zandvoort, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Por. Supercup Zandvoort, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
13.00	SBK-WM Magny-Cours, SP Race **LIVE**	Servus TV A**
13.00	DTM Spielberg, Vorber. & 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
ab 13.25	SBK-WM, SP Race (Aufz.) & 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
13.30	Formel 1 Zandvoort, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.50	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.20	Formel 1 Zandvoort, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
17.00	Formel 1 Zandvoort, Analyse **LIVE**	ORF 1
18.05	DTM Spielberg, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV A**
18.35	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
19.30	Speed – das Motorsportmagazin	Servus TV A**
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.30	DTM Trophy Spielberg, Highlights	Sport 1
23.30	NASCAR Cup Series, Darlington **LIVE**	Motorvision TV*
Montag, 06. September		
00.45	Formel 1 Zandvoort, Rennen (Aufz.)	ORF 1
ab 11.30	MX-WM Afyonkarahisar, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Zeit	Sendung	Anbieter
Freitag, 03. September		
ca. 13.00	DTM Spielberg, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
ca. 15.30	DTM Spielberg, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
ca. 17.00	24h Barcelona, Qualifying **LIVE**	24hseries.com
ca. 21.00	24h Barcelona, Nachttraining **LIVE**	24hseries.com
Samstag, 04. September		
ca. 10.00	DTM Spielberg, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 11.30	24h Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE**	24hseries.com
ca. 14.35	TCR Europe Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 05. September		
ca. 08.30	GTWC Nürburgring, Qualifying **LIVE**	YouTube
ca. 10.00	DTM Spielberg, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 12.35	TCR Europe Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 14.20	GTWC Nürburgring, Vorber. & Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig ** D = nur Deutschland, A = nur Österreich

Vorschau



RED BULL

Grand Prix der Niederlande: Die Formel 1 kehrt zurück nach Zandvoort



DUCATI

Superbike-WM in Magny-Cours: Der Titel-Dreikampf geht in die heiße Phase

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

Datum	Veranstaltung	Land
04./05.09.	DTM, Spielberg	A
04./05.09.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Darlington	USA
04./05.09.	24h Series, 24h von Barcelona	E
04./05.09.	TCR Europe, Nürburgring	D
05.09.	Rallycross-WM, Lohéac	F
05.09.	Formel 1/F3, Zandvoort	NL
05.09.	GTWC Europe Endurance Cup, Nürburgring	D

Motorrad

Datum	Veranstaltung	Land
30.08.-04.09.	Int. Six Days Enduro, Cassano Spinola	I
04.09.	Speedway-U21-WM-Finale, Stralsund	D
04.09.	US-Motocross, Pala	USA
04./05.09.	Superbike-WM, Magny-Cours	F
05.09.	Motocross-WM, Afyonkarahisar	TR
05.09.	Supermoto-WM, Sestriere	I
05.09.	ADAC MX Masters, Fürstlich Drehna	D

SEIT 75 JAHREN TESTEN WIR AUTOS.



UND MANCHMAL AUCH FLUGGERÄTE.

Vor 75 Jahren haben die Gründer von AUTO MOTOR UND SPORT den Autotest erfunden. Inzwischen ist daraus eine nicht mehr wegzudenkende Kontrollinstanz der Automobilindustrie geworden. Ob Crash–, Brems–, Aquaplaning-, Kurven-, Reifen-, Assistenzsystem-, Kindersitz- oder Werkstätten-Test – mit jeder neuen Ausgabe helfen wir, Automobile noch sicherer zu machen. Auch in Zukunft heben wir trotz dieses Erfolges nicht ab. Es sei denn, ein Testdesign erfordert das.

